

NATIONALØKONOMISK TIDSSKRIFT

UDGIVET AF NATIONALØKONOMISK FORENING

REDAKTIONSUDVALG:

C. V. BRAMSNÆS . JØRGEN GELTING . H. WINDING PEDERSEN

REDAKTØR: CARL IVERSEN

*

1945

83. BIND · 4. HEFTE



*

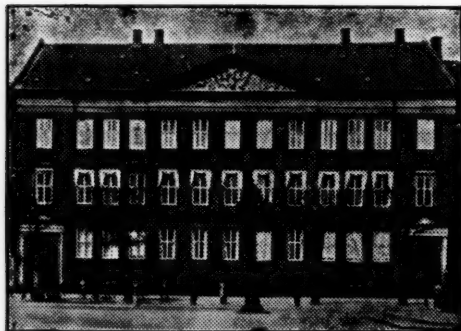
INDHOLD:

	Side
REMISSIONEN AF 14. APRIL 1842 og 27. MARTS 1844. Af Rich. Willerslev	141
ENGANGSSKATTEN. Af V. Vinge Madsen	182
BOGANMELDELSER (se Omslagets 3. Side)	198

GYLDENDALSKE BOGHANDEL · NORDISK FORLAG
KØBENHAVN · MCMXLV

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

AKTIEKAPITAL: KRONER 50.000.000,-
RESERVEFOND: KRONER 34.000.000,-



**Hovedkontor: Holmens Kanal 12
København K.**

44 Filialer i København og Omegn - 53 Filialer i Provinsen

KAPITAL-FORVALTNING

Frie og baandlagte Kapitaler modtages til Forvaltning. Reglement tilsendes paa Forlangende. (Telf. 6500, Lokal 343).

VÆRDIPAPIRER modtages i Opbevaringsdepot. (Gebyr 50 Øre aarligt af 1000 Kr. nom. Beløb. Min. 2 Kr.).

AKTIER og OBLIGATIONER
købes og sælges.

BOXER udlejes.

Alle Forespørgsler besvares omgaaende af vore Afdelinger og af vort Hovedkontor
Central **6500** Lokal **65**.

Telegram-Adresse: **LANDMANDSBANK**

REMISSIONEN AF 14. APRIL 1842 OG 27. MARTS 1844

STUDIE I DANSK OVERSØISK HANDEL

AF RICH. WILLERSLEV

DEN offentlige mening i Danmark saaledes som den i 1830'erne og 1840'erne gav sig udtryk i aviser, tidsskrifter og stænderforsamlinger, var principielt saa frihandelsvenligt indstillet som næppe i noget andet land, bortset fra England.

Ogsaa indenfor landets økonomiske administration var de liberalistiske synspunkter i dette tidsrum ganske dominerende. I Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet var man som venteligt vel bevandret i den moderne økonomiske litteratur — Adam Smith's »Wealth of Nations« var iøvrigt allerede 3 aar efter dens udgivelse blevet oversat til dansk — og de liberalistiske slagord sætter ofte deres umiskendelige præg paa kollegiets betænkninger. Man følte sig med rette i pagt med tiden ved at optræde som fortalere for udvidelse af handelsfriheden. »Man erkender i alle lande,« hedder det saaledes i en af betænkningerne paa denne tid, »mere og mere rigtigheden af, at indførselsforbud og uforholdsmæssig høje indførselstoldsatser ophæves. De seneste diskussioner i England bærer et nyt vidnesbyrd derom. Konsumenternes interesse træder overalt bestemmende frem som den, hvortil det i produktiv og finansiell henseende er det ene rigtige at tage hensyn.«¹⁾ Som det fremgaar af citatet var kollegiet ogsaa stærkt interesseret i de store offentlige debatter i England om tidens altoverskyggende økonomiske problem: protektionisme kontra frihandel.

1830'erne og 1840'erne indledte da ogsaa en i dansk handelspolitik udpræget liberal periode, hvor man fjernede de levn fra den

¹⁾ (RA.) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske Forestillinger 1842 nr. 30.

merkantilistiske tid, som toldloven af 1797 stadig havde opretholdt. Af særlig vigtighed var forordningen af 1833, der frigav handelen paa de vestindiske øer, idet den tidligere regulering, hvorefter handelen hovedsagelig var bundet til København, fandtes lidet passende med »tidens fordringer«¹⁾. I 1838 maatte toldforordningen af 1797, som i sig selv markerede et afgørende brud med merkantilismens toldpolitik, vige for en ny samlet toldlov, der hørte til de mest liberale i verden²⁾. Den fjernede ganske — naar der ses bort fra forbudet mod import af raffineret sukker — enhver form for prohibitionisme og erstattede den for de forarbejdede varers vedkommende med en relativt læmpelig beskyttelse³⁾. Endelig ophævedes i 1844 det sidste importforbud, da indførslen af raffineret sukker tillodes.

Paa baggrund af den med saa megen kraft gennemførte liberalistiske kurs er den provisoriske plakat af 14. april 1842 og plakaten af 17. marts 1844 saa meget des mere paafaldende. En mere indgaaende gennemgang af forordningernes indhold forbeholdes et senere afsnit; her skal blot anføres, at de havde til hensigt at støtte Københavns og Flensborgs oversøiske søfart og handel gennem toldbegunstigelser. De var tænkt som modforholdsregler mod den forøgede afhængighed af Hamburg, som kunde ventes at blive følgen af aabningen af jernbanen Altona—Kiel. Ved disse plakater brød regeringen i virkeligheden med et halvt aarhundredes udvikling i liberalistisk retning og gik tilbage til forholdene før forordningen af 31. maj 1793, da handelen paa første haand og med indenlandske skibe nød særlige begunstigelser⁴⁾.

Hvad var nu aarsagen til denne afvigelse fra regeringens ellers saa konsekvent gennemførte frihandelsvenlige handelspolitik? Problemet er i den sparsomme litteratur om Danmarks økonomiske historie i det 19. aarhundrede kun blevet behandlet af J. Schovelin i »Fra den danske Handels Renaissance« (1924), og

¹⁾ ibidem 1838. Forestilling 13/3 1838 angaaende provinsialstændernes betænkning over udkastet til toldanordningen.

²⁾ Spønneck: Om Toldvæsen 1840 II p. 62.

³⁾ ibidem.

⁴⁾ Forordningen af 31. maj 1793 § 4 ophævede bestemmelsen om at indenlandske skibe, der direkte indførte varer, havde eneret paa kreditoplag. Denne forordning blev iøvrigt det retslige grundlag for provinsbyernes blomstringstid i det 19. aarhundrede, idet disse byer nu kunde nyde kreditoplagsret for de varer, de importerede via Hamburg.

denne er paa grund af sin overfladiskhed og ensidighed ganske utilstrækkelig. I det følgende skal et forsøg gøres paa at give baggrunden for plakaterne af 1842 og 1844 og — saavidt muligt — en redegørelse for deres konsekvenser for den københavnske og flensborgske skibsfart og handel.

I.

De krige, der fra midten af 1750'erne og indtil 1814 med stadig mindre pauser og med voksende intensitet og omfang var blevet ført mellem de vesteuropæiske stater, havde radikalt forandret de erhvervspolitiske forhold i Europa. Den oversøiske handel i de neutrale byer Hamburg og København havde taget et kraftigt opsving, og de var kommet til at spille en rolle i den internationale kolonialvarehandel som aldrig tidligere — og for Københavns vedkommende kan tilføjes, at den heller ikke senere viste sig i stand til at erhverve tilnærmelsesvis samme internationale position.

Men under fredsperioden efter 1814 tog udviklingen en højst forskellig retning for de to byer: Hamburg genopbyggede og udbyggede sin udenrigshandel, København sank ned til en provinsbys erhvervsmæssige stade. Den københavnske handelsflaade var indtil 1840'erne i stadig tilbagegang. Omkring 1800 havde den talt ca. 26000 kommercelæster¹⁾ og været en del større end Hamburgs, men omkring 1840 var den svundet ind til godt 15000 kommercelæster. Hamburgs handelsflaade var da vokset til godt 22000, og havde altsaa i periodens løb saa langt overfløjet Københavns. Ogsaa landets næststørste handelsby, Flensborg, var blevet ramt haardt af krigen 1807—14 og den følgende fredsperiode, og dens handelsflaade udgjorde med sine godt 6000 kommercelæster kun 60 % af flaaden ved aarhundredskiftet²⁾.

Naar man i samtiden efterlyste aarsagerne til Hamburgs blomstrende handel, understregede man først og fremmest dens beliggenhed, og det med rette. Gennem Elben, dens bifloder og kanaler havde Hamburg de frugtbareste og mest velhavende dele af Tyskland til opland. Derfor etablerede engelske og skotske handels-

¹⁾ 1 kommercelæst = ca. 2 ton. Denne vægtenhed kan ikke umiddelbart sammenlignes med det nu almindeligt brugte rummaal: registerton.

²⁾ Statistisches Tabellenwerk d. Herzogthümer 1844. LXIX. Zeitschrift f. hamburgische Ges. 1928 p. 202. K. Bonde: Hamburg et son Commerce 1849 p. 124.

huse sig umiddelbart efter 1814 i stort tal i byen og forsynede de hamburgske handlende med kapital¹⁾. Dette i forbindelse med handelsrepublikkens yderst liberale toldpolitik — allerede i 1842 kalder stadens handelshistoriker, A. Soetbeer, den en frihavn — bevirkede, at handelen hurtigt igen kom paa fode. Og de hamburgske købmænd forstod efter 1815 med megen dygtighed at udnytte de chancer for oversøisk handel, der opstod ved det spanske og portugisiske koloniriges opløsning i Nord- og Sydamerika. Hamburgs oversøiske handel, der tidligere havde været et udpræget konjunkturfænomen, blev nu en fast og meget væsentlig bestanddel af stadens udenrigshandel, og den kunde drives med saa megen fremgang, fordi Hamburg var i stand til at betale importen af kolonialvarer med nord- og mellemeuropæiske produkter som mel, saltet eller røget flæsk og oksekød, men først og fremmest linned²⁾. Da dette senere blev fortrængt af engelske bomuldsvarer fandt byen en lønnende udfragt i emigranterne. Omkring 1840 havde hansestadens kolonialvarehandel naaet kolossale dimensioner — de importerede kvanta oversteg langt mængderne fra før 1806, og for de i kolonialhandelen saa dominerende varer som sukker og kaffe laa importtallene i 1840'erne paa henholdsvis ca. 70 og ca. 60 mill. pund. Hamburg var dermed blevet kontinentets største kolonialvareimportør³⁾.

Den tidligere saa overmaade store velstand blandt Københavns stormænd var blevet opspist under krigens syv magre aar, og efter 1814 var kapital — udenlandsk saa vel som indenlandsk — meget vanskelig at opdrive. Den udenlandske kapital, som efter 1814 igen søgte at arbejde fra København⁴⁾, blev hurtigt klar over, at det var en fejlinvestering, og trak sig tilbage.

Landets eneste kreditinstitut var den i 1813 grundlagte Rigsbank, som i 1818 under navn af Nationalbanken omdannedes til et privat aktieselskab. At laane kapital her var forbundet med store vanskeligheder, idet banken saa det som sin hovedopgave at bringe valutaen i pari og med det formaal for øje førte en haardhændet deflationspolitik, idet den inddrog sedler og begrænsede

¹⁾ J. G. Gallois: *Geschichte d. Stadt Hamburg* III 1853 p. 138, jvf. Wiske-mann: *Hamburg und d. Welthandelspolitik* p. 147, Reincke: *Hamburg* 1925 p. 209.

²⁾ Soetbeer: *Statistik d. hamburgischen Handels* I 1842 p. 16, 362, 376.

³⁾ Handels- og Industritidende 1843 p. 51 f., 79, 155; jfr. Handels- og Skibsfartstidende $\frac{7}{2}$ 1848.

⁴⁾ Handels- og Industritidende 1821 nr. 99 p. 409.

udlaan gennem en meget høj diskonto¹⁾). En saadan politik fra bankens side maatte virke stærkt hæmmende paa erhvervslivet, ikke mindst paa den meget kapitalkrævende oversøiske handel. Først i 1835 ophørte banken med inddragning af sedlerne, og i 1838 naaede man det eftertragtede maal: en pari kurs.

Den oversøiske handel lammedes yderligere ved øresundstoldsatsernes relative stigning under depressionen i 1820'erne. Sundtoldsatserne paa de fleste kolonialvarer var i princippet blevet afgjort ved traktaten med Nederlandene den 15. juni 1701. Ved denne bekræftedes Christianopolstraktatens bestemmelser fra 1645, dog med den tilføjelse, at med hensyn til de varer, som ikke var specificerede i toldrullen af 1645, skulde der erlægges een % af værdien i told²⁾). Blandt de varer, der ikke var specificerede i toldrullen af 1645, var navnlig kolonialvarer, som dengang var af en saadan sjældenhed, at man ikke havde fundet det fornødent specielt at nævne dem. Disse skulde altsaa betale en told af een % af værdien, men i praksis blev denne sats ikke opretholdt. Man maatte have faste takster, uafhængige af tilfældige prisfluktuationer, at regne med, og var disse satser engang fastsat, blev de ikke uden videre forandret.

Det er dette forhold, der forklarer øresundstoldens ødelæggende virkninger for den danske oversøiske handel under den lange og stærke depression for kolonialvarer efter 1820³⁾). Toldsatserne kom til at udgøre en under krisen stadig stigende andel af kolonialprodukternes værdi. I 1821 var sundtolden saaledes godt 23 % af prisen paa det simple dækkede sukker⁴⁾), og omkring 1840 beløb den sig almindeligvis til 6—8 % eller mere af kolonialvarernes værdi⁵⁾).

Denne meget betydelige told virkede i høj grad som en bremse paa al tilførsel af kolonialvarer via Øresund ind i Østersøomraadet⁶⁾). Det er karakteristisk, at hamburgske skibe kun i meget ringe udstrækning benyttede denne vej til forsyning af Østersøomraadet, men fortrinsvis benyttede Stecknitzkanalen, Nord—

¹⁾ Axel Nielsen: Bankpolitik I 1923 p. 297 ff.

²⁾ M. Rubin: Sundtoldens Afløsning i H. T. VI R. 6 p. 193. H. Scherer: Der Sundzoll 1845 p. 88 f.

³⁾ Lippmann: Geschichte d. Zuckers 1892 p. 421.

⁴⁾ (RA.) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1822 nr. 172.

⁵⁾ Rubin: cit. værk p. 198 f. Der Sundzoll und der Welthandel 1854 p. 24.

⁶⁾ I 1842, da sundtolden tilmed var blevet nedsat, gik kun 14 hamburgske skibe gennem sundet, de to følgende aar var antallet 27 og 24.

Østersøkanalen eller landevejen over Lybæk som udfaldsport. Lybæks handel bestod i dette tidsrum hovedsagelig i spedition af varer til og fra Hamburg¹⁾.

Blandt Østersøstaterne mærkede Preussen, der var bestræbt paa at udvide den oversøiske handel, stærkt sundtoldens virkninger, men søgte at neutralisere dem ved at tilstaa rekompensation af en del af sundtolden ved importen over Stettin — dog uden nævneværdigt held for den direkte fart paa de oversøiske lande, idet saa godt som hele kolonialvareimporten kom via Hamburg²⁾.

Danmark ramtes i sine bestræbelser for at udvide den oversøiske fart nok saa haardt som Preussen, idet regeringen ikke mente det muligt at give dansk skibsfart fra oversøiske steder særlige begunstigelser. Man havde nemlig traktatlig forpligtet sig til at behandle danske undersaatte som de mest begunstigede nationer, og da efterhaanden saa godt som alle nationer var mest-begunstigede, forhindrede finansielle hensyn en nedsættelse af sundtolden³⁾.

Hvor alvorlige hindringer øresundstolden lagde den oversøiske handel i vejen, fremgaar med ønskelig tydelighed af det faktum, at danske skibe for at undgaa den i stedet for at sejle paa København eller Flensburg sejlede paa Hamburg. Saaledes gik der i 1839 fra frihavnen St. Thomas 13 hamburgske og 14 danske skibe til Hamburg⁴⁾.

Københavns oversøiske handel i 1830'erne var da ogsaa begrænset til omtrent udelukkende at omfatte sejladsen paa St. Croix. Da denne i toldmæssig henseende regnedes for indland, betaltes der ikke sundtold af øens produkter: raasukker og rom. I den vestindiske handel maatte København imidlertid konkurrere skarpt med Flensburg, der havde en ikke ubetydelig raffineringsindustri. Navnlig efter 1833, da den vestindiske handel blev frigivet, gik en stadig større mængde St. Croixsukker til Flensborg⁵⁾. Denne blev i virkeligheden en handelsstad med en efter nordeuropæiske

¹⁾ Soetbeer: Hamburgs Handel p. 166.

²⁾ Der Sundzoll und d. Welthandel p. 23, Gallois: cit. værk p. 68 f., Soetbeer: Statistik d. hamburgischen Handels III p. 101.

³⁾ H. Scherer: cit. værk p. 420. Det maa dog bemærkes, at danske skibe betalte $\frac{4}{4}$ specier mindre i skibsafgift.

⁴⁾ Soetbeer: Hamburgs Handel p. 86, Statistik d. hamburgischen Handels 1842 p. 361.

⁵⁾ P. P. Sveistrup og R. Willerslev: Den danske Sukkerhandels og Sukkerproduktions Historie 1945, p. 167 ff. Slesvigske Provinsialefterretninger 1862, p. 259.

forhold ganske betydelig overspøisk fart, hvad der nærmere er illustreret i tabel 1¹⁾.

Tabel 1.

Flensborgs kolonialvareimport 1839—1841 (i 1000 pund).

	direkte import			indirekte import		
	1839	1840	1841	1839	1840	1841
raasukker.	4649	3814	2401	1283	542	889
kaffe.	695	421	1389	551	1240	658
farvetræ.	115	248	208	117	42	24
uskallet ris.	0	491	1296	0	0	0
tobaksblade.	34	48	60	286	600	521

Idet man tager i betragtning, at hovedstadens import — saavel den direkte som den indirekte — i 1841 beløb sig til godt 5 mill. pd. St. Croixsukker, 3,5 mill. pd. fremmed raasukker, 1,1 mill. pd. kaffe og ganske smaa kvanta ris og farvetræ²⁾ finder man Flensborgs kolonialhandel meget anselig, og størstedelen af disse kolonialvarer tilførtes byen direkte.

Flensborg var da ogsaa i stand til at udføre ikke uanselige mængder raasukker og kaffe til det egentlige Danmark (jfr. Tabel 2)³⁾.

Tabel 2.

Flensborgs eksport af sukker og kaffe til Danmark 1839—1841 (i 1000 pund).

	raa-sukker	kaffe
1839.	1515	314
1840.	834	353
1841.	670	270

I aarligt gennemsnit for de tre aar udførtes altsaa til Danmark nord for Kongeaaen ca. 1 mill. pd. raasukker og ca. 300.000 pd. kaffe, et forhold, der naturligvis maatte bidrage til at indskrænke det indenlandske marked for København.

¹⁾ (RA.) Paa grundlag af redegørelse i akter ang. remissionen II.

²⁾ Statistisk Tabelværk begynder først i 1841 at meddele oplysninger om landets import.

³⁾ (RA.) Akter ang. Remissionen II.

Med en oversøisk handel, der hovedsagelig var begrænset til de dansk vestindiske øer, hvorfra man paa grund af den flensborgske konkurrence maatte nøjes med stadig mindre forsyninger, var det klart, at der ikke længere kunde være tale om nogen transithandel i kolonialvarer for København. Regeringen var endnu i 1820'erne ivrigt bestræbt paa at vække den tidligere saa blomstrende transit-handel til live igen, navnlig gennem toldlettelser, men forgæves. Den forblev en saga blott, men en saga, der — som vi vil faa lejlighed til at se — stadig havde magt over sindene.

Det blev Hamburg, der kom til at overtage vore tidligere markeder i Østersøområdet og andetsteds, og det blev ligeledes Hamburg, der kom til at staa som den største leverandør af kolonialvarer til Danmark. Det er paa grund af det statistiske materiales mangler desværre ikke muligt at dokumentere denne paastand med eksakte tal for perioden før 1842, men der er iøvrigt vidnesbyrd nok. Blandt andet kan anføres, at Nathanson i sine aarlige handelsoversigter i »Berlingske Tidende« i almindelighed plejede at tilføje, at næsten alle kolonialvarer — raasukker dog undtaget — var importeret fra Hamburg-Altona¹⁾. Kommercekollegiet forsøgte i en indstilling af 1842 en nærmere redegørelse for grunden til, »at saavel europæiske som oversøiske, saavel grove og voluminøse som manufakturvarer tilføres over Hamburg i stedet for at gaa den direkte vej«. Med hensyn til kolonialartikler er forklaringen ifølge kollegiet den, at der i hansestaden fandtes et vel-assorteret lager til billige priser. »Den hamburgske købmand er«, fortsættes der videre, »i stand til at aabne ham [den danske detaillist] en kredit og give ham saa lang henstand med betalingen, som de københavnske grosserere sjældent er i stand til, hvorhos der i Hamburg kan erholdes kontant betaling for landets produkter, som dertil udføres, samt forskud paa betaling for saadanne leverancer«²⁾.

I kreditsystemet — hvad enten forstrækningen nu ydedes i form af vare- eller blankokredit — har vi en yderligere forklaring paa Hamburgs indtrængen paa det danske marked, og endvidere en forklaring paa, hvorfor det blev Hansestaden og ikke t.eks. England, med hvilket land Danmark i 1830'erne gennem sin korneksport stod i stadig intimere handelsforbindelse, der erobrede det danske kolonialvaremarked. Hvilket mægtigt handelspolitisk vaa-

¹⁾ Berl. Tid. 10. Febr. 1840, 12. Febr. 1841, 19. Febr. 1842.

²⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1842.

ben Hamburg havde i sit kredit- og forskudssystem, ses vel tydeligst i byens forhold til Norge, der selv drev en meget livlig handel med de vesteuropæiske kolonistater (jvf. tabel 3)¹⁾.

Tabel 3.

Norges import af kolonialvarer 1838 (i 1000 pund).

	fra Hamburg- Altona	ialt
kaffe.....	2124	2460
sukker.....	2603	3555
te.....	50	59
ris.....	296	385

Af kaffe, sukker, te og ris indførtes saaledes i 1838 af hver af varegrupperne mindst to tredjedele fra Hamburg. Det var iøvrigt ikke alene kolonialvarer, som Norge hovedsagelig fik fra hansestaden, men ogsaa engelske og tyske manufakturvarer.

I Danmark blev afhængigheden af Hamburg med hensyn til kolonialvareforsyningen ganske vist noget hæmmet ved at landet havde kolonier, men paa den anden side blev den begunstiget ved de gældende toldbestemmelser. Saaledes var skibsfarten fra Hamburg og paa den vestjydske kyst, saavel som farten fra Hamburg gennem Nord-Østersøkanalen til det øvrige Danmark begunstiget ved, at der i saadan fart kun betaltes lastepenge som for indenlandsk fart²⁾. Men navnlig var transitten fra udlandet via Kiel til det egentlige Danmark fra gammel tid toldfri³⁾.

Dette havde før 1830, da vejforbindelsen mellem Hamburg og Kiel var meget slet, ikke nogen større betydning, men i nævnte aar færdigbyggedes en moderne chaussé mellem Kiel og Hamburgs naboby Altona, og fra nu af var Kiels betydning som udfaldsport for Hamburg til det danske marked stærkt stigende⁴⁾.

I hvor høj grad brugte Hamburg nu denne rute ved forsyningen af det danske kolonialvaremarked? Dette spørgsmaal er ikke uden

¹⁾ Soetbeer: Statistik d. hamburgischen Handels 1842, p. 298 f.

²⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1846 nr. 59.

³⁾ W. Haas: Mitteilungen d. Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte 1922, p. 138.

⁴⁾ W. Haas i Mitteilungen d. Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte 1922, p. 138 ff.

interesse, fordi planerne om ved anlæggelse af en jernbane Altona-Kiel at lette transitten fik afgørende betydning for remissionens skæbne. Det er imidlertid her som saa mange andre steder ikke muligt at give nøjagtige tal til belysning af dette forhold, men vi er saa lykkeligt stillede, at Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet har udfærdiget en oversigt over fragtomkostningerne for 1 pund raasukker fra Hamburg til København, dels via Kiel, dels gennem Øresund (jvf. tabel 4)¹⁾.

Tabel 4.

Fragtomkostningerne Hamburg—København for et pund raasukker omkring 1840.

via Kiel	gennem kanalen eller sundet
fragt Hamburg—Kiel pr. pd. brutto: 0,4 sk.	fragt pr. 100 pd. netto: 25,04 sk.
— — — — netto: 0,43 sk.	sund- eller kanaltold.
ragt Kiel-København pr. pd. brutto: 0,38 sk.	pr. 100 pd. netto: 36,00 -
— — — — netto: 0,41 sk.	61,04 sk.
fra Hamburg til København via Kiel pr. pd. netto: 0,84 sk.	fragt og told pr. pd... netto: 0,61 sk.
assurance ca. 0,05 -	assurance 1% 0,14 sk.
summa omkostninger 0,89 sk.	summa omkostninger 0,75 sk.

Det maa til tabellen først bemærkes, at da man almindeligvis ikke forsikrede for fragten Kiel-København, var transportomkostningerne for 1 pd. raasukker kun 0,85 sk. mod 0,75 sk. gennem Øresund. For en umiddelbar betragtning kunde det altsaa se ud som om vejen Hamburg-Kiel-København var altfor dyr til at det kunde betale sig at benytte den ved kolonialvaretransporten. Dog var det ikke tilfældet. Man maa nemlig tage i betragtning, at raasukker i sammenligning med de andre kolonialvarer var billig i forhold til sit rumfang og derfor ikke kunde bære saa høj en fragt, og endvidere var det forholdsvis lavt beskattet af Øresundstolden, idet det kun betalte 36 sk. pr. 100 pd., medens til eks. kaffe og kakao betalte 1 rdl.²⁾ Endelig var fragten via Kiel forholdsvis

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger nr. 30 c.

²⁾ Scherer: cit. værk, p. 216, 229.

billigere til de sønden for Øresundstoldlinjen vest for København beliggende dele af Danmark.

Det er paa dette grundlag aabenbart, at ruten via Kiel betød en hel del ved Hamburgs forsyning af det danske kolonialvaremarked. Vi hører da ogsaa, at der i 1835—37 ad denne vej tilførtes København 20,540 sække kaffe og betydelige kvanta raasukker, i 1844 indførtes til Danmark ad denne rute 1,6 mill. pd. kaffe og 435,000 pd. raasukker¹⁾.

Før remissionen var forholdet da det, at Danmark bortset fra sukker fik størsteparten af sit kolonialvarebehov dækket fra Hamburg, som i vid udstrækning eksporterede kolonialvarerne via Kiel. Kun i Flensborg fandtes en direkte oversøisk handel af et vist format. I København var kolonialvarehandelen — idet vi stadig ser bort fra sukkeret — sunket ned til hovedsagelig at være en detailhandel.

II.

Omkring 1840 fandtes der forskellige tegn paa et begyndende initiativ indenfor den danske engroshandel, og det gælder ogsaa den oversøiske handel. Paa trods af, at de fire ostindiske ekspeditioner, som den senere indenfor kolonialvarehandelen saa bekendte grosserer M. W. Sass havde udsendt inden 1840, havde bragt tab, saa var alligevel paa dette tidspunkt bestræbelser i gang baade i København og Flensborg for at fortsætte denne handel²⁾.

Baggrunden for denne saa smaat begyndende virkelyst maa søges i landbrugets stærkt stigende velstand efter 1830 og i Nationalbankens forandrede kreditgivning. Efter at valutakursen var stabiliseret i pari 1838 viste der sig en øget mulighed for kreditgivning fra bankens side, og der skabtes derved en chance for, at det danske næringsliv kunde blive mere nationalt selvstændigt³⁾.

Men for at den danske oversøiske handel skulde blive tilstrækkelig livskraftig til at frigøre sig for Hamburgs greb om kolonialvaremarkedet krævedes mere end dette. Man maatte have Staten i ryggen for at ændre blandt andet de uheldige toldmæssige forhold, hvorunder denne handel arbejdede. Herfor redegjorde Grosserersocietetet den 16. marts 1840 i et andragende til regeringen.

¹⁾ Fædrelandet 1837, p. 774. Rigsdagstidende. Forhandlinger paa Landstinget 1850, p. 27.

²⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestilling 1842 nr. 143. Roskilde Stændertidende 1842, p. XLII.

³⁾ Axel Nielsen: Bankpolitik I, p. 299.

Det anmodede blandt andet om, at der for visse varer, naar de importeredes direkte maatte tilstaaes en række begunstigelser: fritagelse for transittold, naar de udførtes fra kreditoplag, en remission, d. v. s. en rabat, paa 25 % af indførselstolden, en præmie, der var lig med sundtoldens beløb, naar de udførtes til steder udenfor sundet, ellers en halvt saa stor præmie. Endvidere anmodede man ogsaa om ophævelse af lastetolden¹⁾.

Senere paa aaret, den 14. dec. 1840, indsendtes et andragende fra den slesvigske stænderforsamling med opfordring til ophævelse af øresundstolden for varer, der importeredes direkte fra oversøiske steder. Ogsaa her ansaa man sundtolden for hovedaarsagen til den danske oversøiske handels forfald.

Tidspunktet for aktionen var gunstigt valgt, idet Chr. 8 fra sin tronbestigelse havde vist storhandelen en varm interesse²⁾. Regeringen fik saaledes til fremme af den oversøiske handel i 1841 udnævnt konsuler i Buenos Ayres og Montevideo³⁾. Derfor maatte det ogsaa forbavse, at regeringens svar trak saa længe ud, at Grosserersocietetet ansaa det fornødent at forny sit andragende til Kommercekollegiet den 25. jan. 1841⁴⁾.

Grunden til, at man ikke fik regeringens svar saa hurtigt som ventet, var ikke den langsommelige forretningsgang indenfor kollegierne⁵⁾, men den omstændighed, at regeringen netop behandlede en sag, der kunde faa betydelige konsekvenser ogsaa for den danske oversøiske handel. I slutningen af 1830'erne og omkring 1840 indløb der nemlig klager fra Frankrig, Preussen, Sverrig og England over øresundstolden, navnlig over satserne for kolonialvarer, der — som tidligere nævnt — var steget betydeligt over den oprindelige 1 procent-værditakst. Under de paafølgende forhandlinger maatte den danske regering give efter og for adskillige kolonialvareartiklers vedkommende formindske satserne betydeligt. For kaffe og kako saaledes med 75 %, for farvetræ med 66²/₃ %, for

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger nr. 30 g. Forslaget om en rabat paa 25 % var fremkommet under indflydelse af en lignende bestemmelse i Sverrig. I Hamburg antog man at den i høj grad skadede byens mellemhandel (Soetbeer: Hamburgs Handel, p. 168).

²⁾ Roskilde Stændertidende 1842, sp. 2062.

³⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger nr. 30 g.

⁴⁾ J. Schovelin: Fra Kongegunst til Selvstyre, p. 581.

⁵⁾ J. Schovelin: Fra den danske Handels Renaissance, p. 80.

for paddy (uskallet ris) med 44 % og for sukker med godt 44 %, medens sundtolden for bomuld, mahognitræ, afskallet ris, tobaksblade m. m. forblev uforandret¹⁾.

Toldnedsættelsen blev bekendtgjort ved deklarationen af 4. og 9. juni, og en ny sundtoldrulle traadte i kraft fra 1. jan. 1842²⁾.

Under disse forhold anmodede kollegiet om, at remissionssagen maatte udsættes for at tages under overvejelse i forbindelse med den senere almindelige revision af toldtarifferne eller eventuelt helt udskydes, indtil man saa, hvilken indflydelse sundtoldnedsættelsen vilde faa paa den vestindiske handel. St. Croixsukker, der som nævnt var fritaget for sundtold, vilde nemlig ved denne nedsættelse for fremmed sukker toldmæssigt blive stillet relativt daarligere end hidtil³⁾.

Dette var regeringens indstilling foraaret 1841, men et halvt aar senere ansaa den remissionssagen for at være af saa presserende vigtighed, at den den 14. april 1842 uden at høre provinsialstænderne udstedte en provisorisk forordning herom. Hvad var grunden til regeringens hurtige og resolute optræden?

Til forstaaelse heraf maa man gøre sig klart, at 1830'erne var de store jernbaneprojekters aar i Europa, og et af projekterne gik ud paa at lette samhandelen mellem Nord- og Østersøen ved anlæg af en jernbane mellem Hamburg og Lybæk eller Hamburg-Boizenburg-Stettin⁴⁾. Den danske regering maatte saavel ud fra finansielle som ud fra handelspolitiske overvejelser være en erklæret modstander af et saadant projekts realisering. En forøget transit mellem Hamburg og Lybæk eller Stettin vilde nemlig formindske sejladsen gennem Øresund og dermed en af den danske stats vigtigste indtægtskilder, samtidig med at den vilde forringe saavel Københavns betydning som havneby som lamme regeringens planer om at udbygge ruten Altona-Kiel til den vigtigste transitvej over den jydsk halvø⁵⁾.

Den danske regering nedsatte derfor allerede i 1835 en kommission, hvis opgave det var at undersøge, mellem hvilke punkter

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1841 nr. 151 b, 1842 nr. 30 c, Der Sundzoll und d. Welthandel, p. 47, Rubin: cit. værk, p. 198 ff., Scherer: cit. værk, p. 216.

²⁾ Samling af forordninger.

³⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1842 nr. 30.

⁴⁾ R. Berg i *Nationalekonomisk Tidsskrift* 1896, p. 6, Hedrich: *Die Entwicklung d. schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens* 1915, p. 21.

⁵⁾ (RA) Schlegels arkiv, udateret redegørelse, jvf. Berg: cit. værk, p. 1 ff.

man rettest burde anlægge en jernbane i Holsten — eller ogsaa i Slesvig — til forbindelse af Nord- og Østersøen. Ved bekendtgørelsen af 18. maj 1840 fremlagde regeringen de betingelser, hvorunder private kunde oprette en transitbane i Hertugdømmerne, og gav løfte om under visse forudsætninger at tilskyde op til en fjerdedel af kapitalen¹⁾.

De ruter, der kunde være tale om, var ruten fra Altona til Kiel (eller Neustadt) og ruten fra Tønning (eller Husum) til Flensborg. Det varede ikke længe før det var afgjort, hvilken af de to retninger, der vilde gaa af med sejren. Allerede i løbet af aaret 1841 havde et selskab til bygning af Altona-Kiel-linjen begyndt tegning af aktiekapital²⁾.

En jernbane fra Altona, der, omend en dansk by, dog i realiteten var en forstad til Hamburg, til Kiel, hvorfra der var livlig dampskibsforbindelse med København³⁾, vilde udsætte hovedstaden for en ødelæggende konkurrence og ganske kvæle de spirer til selvstændigt nationalt erhvervsliv, som var begyndt at vise sig. Planerne om denne jernbanes bygning vakte da ogsaa stærk animositet i københavnske handelskredse. En indsender gav udtryk herfor i »Fædrelandet«, naar han skrev, at »medens søvejen til København . . . bebyrdes og næsten spærres, gøres der alt for at lette og favorisere landforbindelsen med Hamburg . . . Som sagerne nu staar, bliver jernbanen en jernbøjle omkring Københavns hals, eller en jernkæde, hvormed vi bliver lænket til Hamburg«⁴⁾.

Som tidligere anført tog Hamburgs kolonialvareeksport til Danmark i betydelig udstrækning vejen via Kiel. En lettere og hurtigere og maaske billigere transport, som en jernbane vilde medføre, maatte uden energisk indgriben fra statens side kvæle ethvert forsøg paa at bringe kolonialvarehandelen over paa danske hænder. Kollegiet var derfor opsat paa at yde den københavnske og flensborgske handelsstand hurtig og effektiv hjælp og indhentede igen betænkning fra Grosserersocietetet (af 27. sept. 1841)⁵⁾. I denne betænkning forandredes de oprindelige forslag derhen, at

¹⁾ Hedrich: cit. værk, p. 31 ff.

²⁾ Ibidem, p. 38 ff., 50.

³⁾ Allerede i 1844 blev størstedelen af Kiels transit til København formidlet af dampskibe (Statistisk Tabelværk, Handelsstatistikken for 1844, p. 294, 308).

⁴⁾ »Fædrelandet« 13. Februar 1841.

⁵⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1841 nr. 201, 1842 nr. 30 g.

en række oversøiske varer som paddy, raatobak, raa fremmed sukker, kaffe, farvetræ m. m., skulde kunne tages paa kreditoplag ved direkte import, skulde være fri for transittold ved genudførsel og skulde tilstaaes 25 % rabat i indførselstolden. Remissionen burde komme alle byer tilgode, dog skulde sundtoldens beløb fradrages i remissionen for de byer, der ikke betalte sund- eller bælttold. Man opgav den tidligere foreslaaede præmie ved udførslen, da øresundstolden efter den ny nedsættelse vilde være mindre trykkende for handelen¹⁾.

Samtidig indhentede kollegiet betænkning fra handelsforeningen i Flensborg, som udtalte det ønskelige i at remissionen udvidedes til ogsaa at omfatte St. Croixsukker. I et andragende fra købmænd, skibsredere og sukkerraffinadører i Flensborg anmodedes desuden om, at de remissionsberettigede skibe ved udgaaende fra moderlandet i det mindste skulde have halvdelen af deres last bestuvet med indenlandske produkter²⁾.

Efter at have behandlet betænkningerne foreslog kollegiet, at en foranstaltning til fordel for den oversøiske handel skulde træde provisorisk i kraft, og den 14. april 1842 udstedtes den provisoriske plakat. Ifølge denne nedsattes lastepengene mellem København og monarkiets øvrige toldsteder fra 16 til 8 sk. og fritagelse for transittold udvidedes til ogsaa at gælde varer, der udførtes fra kreditoplag. I den tredje og sidste paragraf omhandlede de remissionsberettigede varer. Disse kom til at omfatte de af Grosserer-societetet foreslaaede varer og desuden St. Croixsukker og palme- og kokosolje. Kollegiet havde anset det for rigtigst at tage hensyn til de flensborgske købmænds andragende om St. Croixsukker, da det, selv efter at have faaet del i remissionen, vilde blive relativt daarligere stillet end hidtil. Vegetabilske oljer medtoges af hensyn til sejladsen paa Guinea. Disse varer blev tilstaaet en rabat paa 25 %, naar de efter at være indladet i transatlantisk havn eller afrikansk havn udenfor Middelhavet, men paa denne side af Kap det gode Haab³⁾, førtes direkte til toldpligtig havn i det danske rige paa danske eller fremmede privilegerede nationers skibe. Man betonedede udtrykkelig, at varer skulde føres til toldpligtig havn, for dermed at udelukke Altona, der var frihavn. Af hensyn

¹⁾ Ibidem nr. 30.

²⁾ Schovelin: Den danske Handels Renaissance, p. 82 ff.

³⁾ Denne begrænsning af hensyn til de stadig gældende Bestemmelser af 16. Juni 1797 ang. den ostindiske handel, hvorefter ostindiske varer kun maatte losses i København.

til de bestaaende traktater, som mentes at udelukke en ensidig begunstigelse af den danske skibsfart gennem sundet, havde man ogsaa givet fremmede privilegerede nationers skibe del i remissionen. Men denne indrømmelse blev en del afsvækket ved bestemmelsen om, at skibene ved udgaaende herfra mindst til halvdelen skulde være bestuvet med indenlandske frembringelser, bestemt til de oversøiske steder. Regeringen vilde gennem denne bestemmelse, der oprindelig var blevet foreslaaet fra flensborgsk side, ikke alene koordinere sin handelspolitik med en mere almindelig erhvervspolitik, men samtidig ogsaa sikre sig, at det blev indenlandske skibe, der drog nytte af remissionen. Tilmed havde denne bestemmelse den fordel, at den i nogen grad vilde virke som en bremse paa den oversøiske fart — undtagen sejladsen paa St. Croix — og derved begrænse remissionens finansielle byrde¹⁾.

Endelig maa tilføjes, at man for at skaffe lighed i afgifter for havne, der laa inden- og udenfor toldlinjen, optog Grosserersocietetets forslag, hvorefter havne, der var udenfor beliggende, skulde have sundtolden afkortet i remissionen.

Det var ikke højspændte forventninger om igen at gøre København til hovedentrepot i Nordeuropa og stapelstad for Østersø-området, der laa bag den provisoriske plakats udstedelse. Kommercekollegiet havde et langt mere beskedent maal: at fremme den direkte importhandel til landets egen forsyning og forhindre en yderligere afhængighed af Hamburg.

Forordningen om remissionen blev ikke modtaget kritikløst, og det gælder saavel ind- som udland. I udenlandske kredse blev den betegnet som en manøvre, der kunde faa uheldige virkninger for Østersølandene, saafremt den medførte, at København igen blev stapelplads for Østersøen²⁾.

I København var Grosserersocietetets komité lidet tilfredse og anmodede i en henvendelse til Østifternes stænderforsamling denne om at ansøge om en udvidelse af remissionen til ogsaa at omfatte ostindiske varer og navnlig at faa gjort en ende paa den kombinerede handels- og almindelige erhvervspolitik, som regeringen havde gjort sig til talsmand for. Endvidere skulde stænderforsamlingen se til at faa ophævet lastepenge ved direkte import³⁾.

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet danske forestillinger 1842 nr. 30.

²⁾ Der Sundzoll und d. Welthandel, p. 44, Gallois: cit. værk, p. 698.

³⁾ Roskilde Stændertidende 1842, sp. 1162 ff.

Ved behandlingen af den provisoriske plakat i stænderforsamlingerne i kongeriget viste der sig paa trods af de der herskende udpræget liberalistiske synspunkter ikke nogen principiel modsætning til regeringens politik. Man erkendte tilfulde, hed det saaledes i komitébetænkningen i Roskildestænderne, at handel saavel som anden industri bedst trivedes i frihed, at de handlendes egen fordel var borgen for, at de vilde opsøge de bedste produkter til de billigste priser, saaledes at det ogsaa var til konsumenternes fordel, at handelen levede i frihed. Men, tilføjedes det, der fandtes tilfælde, hvor den strenge efterlevelse efter dette princip vilde blive til skade, nemlig naar en virksomhed eller handelsgren var kommet i et unaturligt forhold til andre virksomheder i ind- eller udland. I saa tilfælde maatte man søge at bringe virksomheden tilbage til de naturlige forhold ved en støtteaktion¹⁾.

Viborg stænderforsamling argumenterede i det væsentlige overensstemmende med Østifternes forsamling, og paaafaldende nok fandt den ingen anledning til at fremkomme med nogen indvending mod bestemmelsen, at sundtolden skulde afkortes i remissionen for de byer, der laa udenfor sundtoldslinjen, skønt de derved teoretisk blev stillet forholdsvis ugunstigere end hidtil og i praksis maatte regne med at faa deres handel med Hamburg forringet²⁾.

Var stænderforsamlingerne i Kongeriget end principielt enige med regeringen, sparede man dog ikke paa kritikken af den provisoriske plakat. Navnlig billigede man ikke bestemmelsen om, at den halve ladning skulde bestaa af indenlandske produkter eller fabrikater. De transatlantiske havne frembød ifølge stænderne ikke noget marked for de danske produkter, idet man ikke var i stand til at konkurrere med andre nationer som England, Tyskland og U. S. A. Alene Flensborg, der i sine mursten havde en bekvem eksportartikel, kunde deltage i den oversøiske fart paa disse betingelser, tilmed nød byens handel paa kolonierne i forvejen store begunstigelser. Man anmodede derfor om, at indskrænkningerne med hensyn til den udgaaende ladning maatte bortfalde eller forandres, blandt andet saaledes, at i det mindste den halve last skulde indlades her i landet med indenlandske eller fremmede

¹⁾ Ibidem, sp. 2033 ff.

²⁾ Viborg Stændertidende 1842, sp. 2111, jvf. Hans Jensen: De danske Stænderforsamlings Historie I 1931, p. 528 ff.

produkter. Endvidere anmodede man om en udvidelse af varelisten¹⁾.

Stændernes indstilling blev støttet af et privat andragende til regeringen fra hovedstadens største skibsredere og nogle handlende, ialt 15. De foreslog, at bestemmelserne med hensyn til den udgaaende last forandredes derhen, at enten halvdelen skulde bestuves med indenlandske og fremmede produkter, eller hele skibet bestuves med indenlandske frembringelser, men remissionen da gælde ved direkte handel baade paa europæiske og oversøiske steder²⁾. Det er iøvrigt karakteristisk for forhandlingerne i stænderforsamlingerne, at man her tilsigtede et videre maal end regeringen ved den provisoriske plakat, der som nævnt alene havde til opgave at hjælpe landet til umiddelbar dækning af dets eget behov for kolonialvarer. I stænderforsamlingerne kredsede tankerne stadig om den stilling, som København havde indtaget før 1807. De betragtede Københavns mægtige oversøiske handel og transithandel i den florissante handelsperiode ikke alene som det maal, der burde stræbes efter, men som en fordel, der naturligt vilde tilfalde hovedstaden under normale forhold i kraft af dens gunstige geografiske beliggenhed. Den nuværende tilstand var fremkommet som følge af »ulykkelige begivenheder og konjunkturernes sammenstød«³⁾. Heroverfor stod regeringens realistiske opfattelse, hvorefter det tværtimod var den florissante handelsperiode, der fandt sin forklaring i unormale konjunkturer, som ikke kunde tænkes at genopstaa⁴⁾.

I Roskilde stænderforsamling skete der iøvrigt det bemærkelsesværdige, at L. N. Hvidt, formand for Grosserersocietetets komité, overfor remissionen indtog en holdning, der skarpt adskilte sig fra hans standsfællers. Han havde i forvejen forbeholdt sig frie hænder og tog nu principielt afstand fra remissionen, dels fordi den var udstedt provisorisk, dels fordi den var unødvendig efter at sundtolden var nedsat, og endelig fordi den stred mod frihandelsens idéer⁵⁾.

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1844 nr. 32 a, Roskilde Stændertidende 1842, p. XXXVI ff., Viborg Stændertidende 1842, p. XLI.

²⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1844 nr. 32 a.

³⁾ Roskilde Stændertidende 1842, p. XXXVI.

⁴⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1842 nr. 30 e.

⁵⁾ Roskilde Stændertidende 1842, sp. 2061 ff.

Den holstenske stænderforsamling gik, som det var at vente, mod remissionen. Den indirekte handel forsynede efter forsamlingens mening konsumenterne med saa billige varer, som kunde faas, og tilmed var remissionen et slag mod Altona, der ogsaa var en indenrigsk stad. Navnlig anmodede man om, at remissionen for St. Croixsukker straks maatte hæves, da de holstenske raffinaderier, der var anlagt i tillid til den bestaaende toldlovgivning for sukker, ellers vilde ødelægges af de flensborgske.

Ogsaa Slesvigs stænderforsamling, hvor flensborgerne var i mindretal, gik principielt mod remissionen. Den indenlandske indirekte handel var en blomstrende erhvervsgren og gavnede landet paa mange maader. Man anmodede i stedet for om, at sundtolden maatte fradrages de varer, som nu fik remission¹⁾.

Efter forhandlingerne i stænderforsamlingerne gik sagen igen tilbage til Kommercekollegiet, hvis betænkning skulde forelægges Geheimestatsraadet. Ved forhandlingerne i kollegiet skete der det højst opsigtsvækkende, at kollegiets majoritet viste sig at være en principiel modstander af den forordning, som enstemmigt var vedtaget et par aar tidligere. Det var af den anskuelse, »at det ikke kan bestaa med en rigtig handelspolitik, at regeringen ved direkte eller indirekte begunstiging griber ind i handelens naturlige gang, der fordrer frihed, den størst mulige lettelse og frem for alt lighed i afgiftsbyrder, men ikke lader sig lede uden, at de derhen sigtende foranstaltninger gør brud paa forholdenes naturlige udvikling og medfører forviklinger mellem de forskellige interesser, som regeringen maa føle sig lige opfordret til at varetage«. Toldpolitiske foranstaltninger til fremme af en bestemt retning indenfor handel eller industri, vil sædvanligvis drage yderligere indgreb efter sig, »saaledes som i nærværende tilfælde plakaten af 14. april 1842 allerede har vist sig trængende til udvidelse«. Det var ønskeligt, »at man aldrig havde indladt sig paa de handlendes andragender om, at regeringen skulde gribe den direkte oversøiske handel under armene«. En ophævelse af sundtolden paa de omhandlede varer — saaledes som i 1840 foreslaaet af de slesvigske provinsialstænder — vilde have været at foretrække, »fordi saadan likvidation ikke saa meget maatte anses beregnet paa at lede handelen i en vis retning, som at genoprette det naturlige lighedsforhold i henseende til afgifter mellem handelspladser, der

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1844 nr. 32 a.

ligger inden- og udenfor sundet«. Saavidt som sagen nu var kommet, kunde regeringen imidlertid efter majoritetens mening ikke træde tilbage eller frafalde tilsagnet om handelens begunstigelse.

Man var herved kommet i en højst ejendommelig dobbeltstilling. Paa den ene side maatte der tages hensyn til de løfter, som indeholdtes i den provisoriske plakat af 1842, og som ikke uden videre kunde tilbagekaldes, paa den anden side maatte majoriteten udfra sine rendyrkede liberalistiske synspunkter fælde den haardeste dom over den politik, som kollegiet blot to aar tidligere enstemmigt havde tilraadet. I denne vanskelige situation anbefale flertallet bibeholdelse af remissionen et vist ikke for kort aaremaal, dog uden at der burde stilles noget som helst krav til den udgaaende last. Men man anbefalede ikke denne løsning, fordi man havde tiltro til, at dette skridt vilde gavne den oversøiske handel, men alene for at de handlende kunde faa et uimodsigeligt bevis for, at remissionen eller lignende indgreb fra regeringens side overhovedet ikke vilde være i stand til at fremelske nogen frodig direkte handel. Man vilde saaledes »ved et finansielt offer i visse aar erhverve et erfaringsbevis om utilraadeligheden af den handelspolitik, hvilken under nærværende omstændigheder ikke skønnes straks at kunne opgives«.

Denne højst paafaldende kovending, som kollegiets flertal her havde foretaget, kan tænkes at have været fremkommet under paavirkning fra L. N. Hvidt, der i samtiden besad en mægtig autoritet. Den vigtigste aarsag er dog, at der i mellemtiden i kollegiet var optaget to nye medlemmer C. A. Blume og W. Sponneck, hvis sidstes sagkundskab og gennemførte frihandelsidéer formodentlig har sat deres præg paa flertallets holdning.

Mindretallet sluttede sig derimod til den af stænderforsamlingerne foreslaaede modifikation af § 3, hvorefter mindst halvdelen af lasten skulde bestaves i indenlandsk havn med indenlandske eller fremmede varer. De gjorde opmærksom paa, at kollegiet aldrig ubetinget havde erklæret sig for den, navnlig af de handlende i København, ønskede remission. Kollegiet havde anbefalet tilstaelse af remission paa den betingelse, at den skulde komme ikke blot den direkte oversøiske handel til gavn, men ogsaa de indenlandske erhvervsgrene i almindelighed og navnlig give landets skibsfart overvægt over de fremmede konkurrenters. Stænderforsamlingerne og private handlende havde derfor kritiseret plakaten udfra et forkert udgangspunkt, naar de som givet havde forudsat, at regeringen vilde begunstige den direkte handel med

fremmede verdensdele og derefter havde undersøgt, hvorvidt de stillede betingelser vanskelig- eller umuliggjorde det saaledes stillede hovedmaal. Formaalet havde nemlig ikke været den direkte handels fremme som det principale og de andre maal som det sekundære. Man havde kun villet opmuntre den direkte oversøiske handel, forsaavidt som det lod sig forene med de andre erhvervs-grenes trivsel. Mindretallet delte ikke provinsialstændernes anskuelse, at der vilde kunne gives København en betydelig plads som verdensmarked eller transithavn. Den anbefalede derfor den største varsomhed med den førte handelspolitik, men troede dog, at man, uden at begunstige handelen uforholdsmæssig meget, kunde gaa med til den nævnte modifikation¹⁾.

Regeringen fulgte i hovedsagen mindretallets indstilling, og i overensstemmelse med denne udfærdigedes plakaten af 27. marts 1844. Listen over remissionsberettigede varer udvidedes til at omfatte alle transatlantiske, afrikanske, ostindiske og kinesiske artikler (med undtagelse af rom og arrak), idet man nyordnede den ostindiske handel og frigav den kinesiske ved det asiatiske kompagnis ophævelse²⁾. Rom og arrak var undtaget bestemmelsen af hensyn til den indenlandske brændevinproduktion, ellers var alle de nævnte varer berettigede til 25 %'s remission saavel i indførselstold som i lastepenge, saafremt de opfyldte de betingelser, der allerede var stillet ved den provisoriske plakat af 1842. Dog var det ikke nødvendigt at have halvdelen af skibet bestuvet med indenlandske varer, indladt i monarkiet, man maatte fra nu af ogsaa medtage fremmede varer. Plakaten af 27. marts 1844 fik fem aars gyldighed indtil slutningen af 1848.

Paa trods af den daarlige samvittighed, som baade i 1844 og senere kom til udtryk indenfor regeringskredse med hensyn til remissionen og dens lidet »sunde« maade at styrke den oversøiske handel paa, kom plakaten af 27. marts dog til at faa gyldighed mere end dobbelt saa lang tid, som oprindeligt tænkt, nemlig til udløbet af marts 1854. Grunden hertil laa formelt i de politiske forviklinger, som ikke tillod hertugdømmet Slesvigs repræsentation at deltage i forhandlingerne om plakatsens ophævelse, men reelt i, at regeringen ansaa tidspunktet for belejligt til at frigøre den oversøiske handel for afhængighedsforholdet til Hamburg. Fra

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og kommercekollegiets danske forestillinger 1844 nr. 32 a.

²⁾ Ibidem nr. 33.

1848 blev forordningen forlænget for Kongeriget for enkelte aar ad gangen — sidste gang ved lov af 7. januar 1853 — til udløbet af marts 1854. Først i 1853, i hvilket aar Slesvigs stænderforsamling atter traadte sammen, kom det, efter at regeringen havde rejst sagen ved at foreslaa remissionens ophævelse, til en realitetsbehandling i de respektive landsdeles repræsentationer.

Forinden havde man dog indhentet betænkninger fra handelsstanden i Flensborg og København. Handelsforeningen i Flensborg gik ind for en opretholdelse af remissionen. Den frygtede, at en ophævelse af denne, vilde gøre det umuligt for København saavel som for Flensborg at konkurrere med Hamburg. Med sine store oplag af oversøiske varer og de billige fragter fra transatlantiske steder, som Hansestadens skibe kunde præstere paa grund af den betydelige udførsel af udvandrere, var den i stand til at forsyne landet til billigere priser end de direkte importører. Københavns Grosserersocietet, der baade ved overvejelserne i 1848 og 1851 havde været tilhængere af remissionen, var nu stemt for dens ophævelse, idet de indrømmede, at remissionen nu efter den almindelige mening maatte anses for at have opfyldt sit formaal: etablering af den oversøiske sejlads, og at der endvidere i den sidste tid var indtruffet forskellige omstændigheder, navnlig ophævelsen af den britiske Navigationsakt, der gjorde det mindre betænkeligt for den danske handelsstand at opgive begunstigelsen i dens nuværende form. I stedet for stilledes nogle forslag til lettelser for den danske handel og skibsfart.

Regeringen var villig til at give den oversøiske handel en vis kompensation for remissionens ophævelse. Den foreslog, at sundtolden skulde afkortes i toldbeløbet og fyrpenge ophæves ved den direkte import fra oversøiske steder. Blandt varerne var, som i plakaten af 1844, rom og arrak stadig undtaget. Enhver betingelse med hensyn til den udgaaende ladnings bortfaldt. Et forslag fra regeringen om, at begunstigelsen skulde gøres afhængig af, at vedkommende skib var udklareret fra indenlandsk toldpligtig havn indenfor et tidsrum af mindst tre aar, for derved at sikre, at det danske flag saa vidt muligt kom til at nyde begunstigelsen, blev imødegaaet af Grosserersocietetet. Thi efter at ophævelsen af Navigationsakten havde gjort mange hidtil lukkede havne tilgængelige for dansk skibsfart, og guldfundene havde haft en betydelig udvidelse af de oversøiske forbindelser til følge, var der store chancer for danske skibes fragtfart mellem forskellige transatlantiske handelssteder, og en grænse paa tre aar vilde derfor berøve

dem væsentlige fordele. Endelig foresloges en betydelig reduktion af lastepengene.

Regeringen gik ind herpaa, men iøvrigt blev dens forslag vedtaget uden betydelige ændringer og udkom som lov den 8. februar 1854, men fik kun gyldighed til 1857, da sundtolden blev afløst¹⁾.

III.

Bestemmelserne med hensyn til den udgaaende last i den provisoriske plakat af 14. april 1842 var blevet optaget efter henstilling fra Flensborg og var da ogsaa kun til gavn for denne by. Man havde her let adgang til at bestuve skibene med fedeverer og mursten, og der var god efterspørgsel efter disse artikler paa de dansk-vestindiske øer. Paa den anden side havde København i den hambroeske dampmølle et fortrin fremfor Flensborg, idet mel (brød) hurtigt viste sig at være en vare, der med held kunde udføres til oversøiske lande²⁾. Men brødet var ikke som mursten en i forhold til sin værdi omfangsrig vare, og bestemmelsen om, at den udgaaende last til halvdelen skulde være bestuvet med indenlandske produkter, var derfor til stor gène for de københavnske skibsredere. Dette fremgaar blandt andet af, at man i tiden fra 14. april 1842 til 31. dec. 1843 udførte 288 lispund hø og 135 lispund halm³⁾, altsaa varer, der var ganske værdiløse, men som trods dette eksporteredes for at opfylde de betingelser, der var knyttet til remissionen.

De forandrede bestemmelser med hensyn til den udgaaende last i plakaten af 24. marts 1844 var af største betydning for København. De københavnske købmænd fik lejlighed til at bestuve skibene med varer, der var indført fra Østersølandene eller England; det drejede sig om varer som tovværk, trælast, stenkul, manufakturvarer o. a.⁴⁾.

¹⁾ Provinsialstænderforsamlingstidende for Hertugdømmet Slesvig 1853 og 1854 Anh. 1, p. 331 ff., Landstingsforhandlingerne 1850 Till. 21, Anh. til Rigsdagstidende 3. Session 1851, sp. 791 ff., Forhandlinger paa Folketinget 1853, sp. 298 ff. Anh. B, sp. 326 ff.

²⁾ I Hertugdømmerne var den til 1850erne eksisterende mølletvang hæmmende for anlæg af dampmøller (Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1842 nr. 30, Stændertidende for Hertugdømmet Slesvig 1853—54, p. 364, 829).

³⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1844 nr. 32 a.

⁴⁾ Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken i de nævnte aar.

Samme aar som den reviderede forordning blev udstedt aabnedes jernbanen Altona-Kiel for drift, nemlig den 18. september 1844.

Regeringens bevilling af remissionen og aabningen af Altona-Kiel jernbanen, i hvilken den danske stat var parthaver med godt en fjerdedel af aktiekapitalen¹⁾, blev begge af samtiden betragtet som epokegørende foreteelser — ikke med urette, thi baade remissionen og jernbanen blev af indgribende betydning for landets økonomiske udvikling.

Remissionen var et barn af jernbaneplanen og var tænkt som en gavnlig modforholdsregel mod de uheldige virkninger, som Altona-Kielbanen kunde forventes at faa med hensyn til Kongerigets og Slesvigs afhængighed af Hamburg. At gøre op konsekvenserne af denne politik er tænkt som det vigtigste emne indenfor denne undersøgelses rammer, og spørgsmaalet er søgt løst i det følgende, omend det statistiske materiale beklagelsesvis ofte er temmelig spinkelt og uensartet.

Det problem, der først skal gøres til genstand for undersøgelse, er virkningerne af jernbanen Altona-Kiel paa Danmarks import fra Hamburg via Kiel. Dette er søgt belyst gennem tabel 5²⁾.

Tabellen er ikke saa fuldstændig, som ønskeligt var, men byder tilstrækkelige holdepunkter til, at man i store træk kan fremdrage hovedlinjerne for Hamburgs indirekte eksport (via Kiel) til Kongeriget. Tidsrummet 1841 til 1857 falder i tre afsnit, det første omfatter tiden til treaarskrigen, det andet krigsperioden 1848 til 1850 og det tredje efterkrigstiden fra 1851. Betragter man først udviklingen til og med 1847, er retningslinien klar; men 1845 — det første aar, hvor jernbanen er i fuldstændig drift — fandt der en forøgelse af importen sted, som fortsattes de to følgende aar op til 1847. I disse aar voksede Kongerigets indførsel fra 9,2 mill. pund i 1844 til 12,4 i 1847, d. v. s. en forøgelse paa godt 33 % i løbet af 3 aar. Denne vækst i importen faldt dog ikke i lige grad paa provinsen og hovedstaden, idet provinsens andel voksede med omtrent 50 %, og Københavns med ca. 30 %.

Under treaarskrigen 1848 til 1850 reduceredes importen midlertidigt meget betydeligt. Dog maa det bemærkes, at den indirekte

¹⁾ Hedrich: cit. værk, p. 53.

²⁾ Kiels Handel und Industrie 1801—1857. 1860, p. 153. Kieler Handels- und Industrieverein. Jahresbericht pro 1854, p. 13. Herfra stammer tallene for 1854. Det maa bemærkes, at den del af Hamburgs eksport, som ad landevejen gik gennem Hertugdømmerne til Kongeriget, ikke lader sig beregne.

Tabel 5.

Danmarks import fra Hamburg via Kiel 1841—1857 (i mill. pund)

	til Køben- havn	til Provinsen	ialt
1841.....	8,3	1,5	9,8
1842.....	7,1	1,8	8,9
1843.....	7,3	1,8	9,1
1844.....	6,9	2,3	9,2
1845.....	6,9	2,8	9,7
1846.....	8,6	2,8	11,4
1847.....	8,9	3,5	12,4
1848.....	1,1	1,9	3
1849.....	0,3	0,9	1,2
1850.....	0,1	0,6	0,7
1851.....	4,0	1,9	5,9
1852.....	5,8	3,3	9,1
1853.....	7,0	?	?
1854.....	7,3	3,6	10,9
1855.....	6,3	?	?
1856.....	7,3	?	?
1857.....	6,8	?	?

import fra Hamburg ikke formindskedes i saa høj grad, som tabellen angiver, idet Hamburg i disse aar for en del eksporterede til Kongeriget via Lybæk og Stettin — saaledes maa man forklare den meget store forøgelse af eksporten, som disse byer fremviser i krigsaarene¹⁾).

I den tredje periode op til 1854 var Hamburgs udførsel via Kiel igen i stærk stigning, navnlig til provinsen, hvor man i sidstnævnte aar naaede en indførsel, der var større end nogensinde tidligere. Efter 1854 findes der ingen tal, der belyser provinsens import, men da samhandelen — provinsens import til og eksport fra Hamburg — var i stigen ligger det nær at antage, at ogsaa indførselen har været i vækst efter 1854²⁾). For Københavns vedkommende var importen efter 1851 ligeledes stigende, men holdt sig dog fra 1853 forholdsvis stabil paa et niveau, der ikke var højere end før jernbanen.

¹⁾ Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken for nævnte aar.

²⁾ Kiels Handel und Industrie, p. 135.

Det viste sig altsaa, at frygten for en jernbane mellem Altona og Kiel ikke havde været ubegrundet, idet den medførte en ikke ringe stigning i Kongerigets indirekte import fra Hamburg. Den forøgede indførsel gik dog fortrinsvis til provinsen, medens Københavns import efter en midlertidig stigning i 1846—1847 i 1850erne holdt sig paa et noget lavere niveau.

Men foruden af den indirekte indførsel var det danske markedes afhængighed af Hamburg bestemt af den direkte tilførsel, og før denne er undersøgt, kan der intet sikkert siges om, hvorvidt jernbanen bevirkede en større afhængighed af fristaden end tidligere, eller om der blot var tale om en omlægning af handelsruten.

Paa grund af det mangelfulde statistiske materiale er det imidlertid kun muligt sikkert at opgøre den direkte indførsels størrelse efter 1847. Dog findes der fra 1843 et vist holdpunkt i opgørelsen af skibe, der førte ladninger fra Hamburg til det egentlige Danmark. Fra 1843 til 1847 laa importen ad denne vej paa et temmelig stabilt niveau — kun i 1844 var der tale om en større nedgang¹). Fra 1847 faar vi imidlertid fastere grund under fødderne, idet der fra dette aar blev foretaget nogle officielle beregninger over værdien af landets ind- og udførsel. Beregningen hviler paa de saakaldte officielle værdier, det vil sige en gang for alle fastsatte varepriser. Disse takster anvendtes uden hensyn til de virkelige priser op til 1863, og svingninger i disse importtal skyldes altsaa ikke prisændringer, men viser hen til større eller mindre indførte kvanta.

Paa grundlag af disse beregninger er der i tabel 6 opstillet en oversigt over værdien af Danmarks direkte og indirekte import fra Hamburg i p.ct. af den totale imports værdi.

En sammenligning mellem den direkte og indirekte import viser, at den indirekte var størst med undtagelse af de unormale aar 1848—1851, og at den direkte import desuden kun var underkastet mindre svingninger. Det er paa baggrund af disse iagttagelser sandsynligt, at værdien af den totale import fra Hamburg i 1840erne har naaet sit højdepunkt samtidig med, at den indirekte import naaede sit maksimum i 1846 og 1847. De fremdragne tal — omend ufuldstændige — taler for, at jernbanen Altona-Kiel har medført en stigende afhængighed af Hamburg, og denne afhæn-

¹) Det drejede sig i 1843 om 58 skibe med 137 kommercelæster gods, 1844: 52 skibe m. 103; 1845: 88 skibe m. 127, 1846: 69 skibe m. 132 og 1847: 77 skibe m. 121 kommercelæster (Statistisk Tabelværk. Handelstatistiken).

Tabel 6.

Værdien af Danmarks import fra Hamburg i % af den samlede imports værdi fra 1847 til 1863.

Aar	direkte import fra Hamburg (rdl.)	import via Kiel (rdl.)	samlet import fra Hamburg (rdl.)	i % af den totale import
1847.....	2,001,000	4,156,000	6,157,000	23,3
1848.....	702,000	654,000	1,356,000	5,8
1849.....	954,000	248,000	1,202,000	4,6
1850.....	1,408,000	171,000	1,579,000	5,6
1851.....	2,472,000	2,215,000	4,687,000	16,6
1852.....	2,275,000	3,151,000	5,426,000	18,8
1853.....	2,495,000	3,755,000	6,250,000	20,9
1854.....	—	—	7,636,000	22,2
1855.....	—	—	8,462,000	21,5
1856.....	—	—	9,394,000	22,0
1857.....	—	—	9,086,000	23,1
1858.....	—	—	5,880,000	20,9
1859.....	—	—	7,609,000	21,7
1860.....	—	—	8,184,000	22,4
1861.....	—	—	9,001,000	23,0
1862.....	—	—	8,908,000	22,9
1863.....	—	—	8,790,000	?

gighed blev i virkeligheden kun midlertidigt svækket ved treaarskrigen, idet Hamburgs andel i den samlede import fra 1854 til 1857 udgjorde 22—23 % mod 23,3 % i 1847. Heller ikke krisen 1857, der som bekendt i saa høj grad bidrog til at formindske erhvervslivets finansielle afhængighed af Hamburg, fik umiddelbare følger for importen, idet denne efter en midlertidig nedgang i 1858 igen hævede sig op til 22—23 % af den samlede import. Det forstærkede greb om det danske marked, som Hamburg havde opnaaet ved jerbanen Altona-Kiels aabning i 1844 bibeholdtes alt-saa lige til 1864.

Af hensyn til den senere omtale af Flensborgs oversøiske handel skal endelig nævnes, at Altona-Kiel banen — i 1855 forbundet med den aaret i forvejen aabnede Flensborg-Husum-Tønning bane¹⁾ — fik endnu større betydning for Slesvig end for Kongeriget. I 1847 fik Slesvig saaledes 40 % af sin imports værdi fra Hamburg, i 1855 var procenten vokset til 53,6, i 1860 var den 48,7.

¹⁾ Hedrich: cit. værk, p. 68.

Altona-Kiel banen var af regeringen tænkt som en transitbane mellem Nord- og Østersøen med det formaal saavidt muligt at drage varetransporten over den jydsk halvø fod bort fra den almindeligt benyttede rute Hamborg-Lybæk. Den var udslaget af en økonomisk politik i internationalt format, men dens virkelige betydning blev ikke herefter. Udviklingen viste, at Altona-Kiel banen som transitbane i virkeligheden ikke kom til at spille nogen rolle — den kunde ikke staa sig i konkurrencen mod den gamle hævdevundne transportvej, navnlig ikke efter at Hamborg og Lybæk var blevet forbundet ved en jernbane¹⁾. Derimod fik, som ovenfor paa vist, Altona-Kiel banen en anden og af regeringen slet ikke ønsket virkning derved, at den befordrede Hamburgs indflydelse paa det danske og slesvigske marked.

Det spørgsmaal, der staar tilbage at besvare, er da: blev denne forøgede afhængighed af Hamborg modvirket ved remissionen, eller med andre ord, hvilken betydning fik remissionen af 1842 og 1844 for landets direkte forsyning med kolonialvarer? Da den direkte oversøiske handel udelukkende blev drevet fra hovedstaden og Flensborg, koncentrerer problemet sig altsaa i virkeligheden om disse byers direkte tilførsel af kolonialvarer. Til belysning af Københavns og Kongerigets kolonialvareindførsel i det hele taget henvises til tabel 7²⁾, hvor I betegner den remissionsberettigede import, der alene gik til hovedstaden, II betegner landets import i det hele taget³⁾ og III, hvad der indførtes til konsum i landet.

Det fremgaar af tabellen, at antallet af skibe, der deltog i den oversøiske fart fra 1842 var i rivende vækst. I 1851 og 1852 indkom der til hovedstaden over 70 skibe aarligt fra oversøiske steder, d. v. s. mere end syv gange saa mange som i remissionens første aar 1842. Københavns oversøiske fart var altsaa i 1840'erne og 1850'erne i kraftig ekspansion, og navnlig med de fremmede vestindiske øer og Sydamerika blev der knyttet handelsforbindelser, hvad der blandt andet ogsaa fremgaar af det store antal konsuler og vicekonsuler, der fandtes i disse egne. I 1845 var der saaledes danske handelsrepræsentanter i Equador, La Guayra, Havanna (midlertidigt ledig), Rio de Janeiro, Valparaisso, Pernambuco, Veracruz, Caracas, Porte au Prince, Lima, Montevideo og Rio Grande

¹⁾ (RA) Beretning om jernbanerne i hertugdømmerne i Kommercekollegiet. Kiels Handel und Industrie, pr. 153.

²⁾ Paa grundlag af Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken.

³⁾ Tallene for den samlede import er taget direkte fra handelsstatistikken, som til importen ikke medregner transitten over Kiel.

Tabel 7.
Kongeriets import af kolonialvarer fra 1842 til 1852 (i 1000 pund).

Aar	paa renmis- sions- beret- tigede skibe			farvetræ			kaffe			uskallet ris			sct. crois sukker			fremmed sukker			tobak		
	an- tal	dræg- tighed	kml.	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
1842..	10	1136		45	?	874	3	?	4141	0	?	3	1156	?	5283	489	?	4706	1	?	2514
1843..	21	2652		33	?	755	828	?	4398	625	?	235	6661	?	5728	1107	?	4840	2	?	2511
1844..	32	3617		206	1584	646	206	2326	5847	348	3069	1128	8887	9098	6057	860	5810	8496	4	3084	2278
1845..	42	4738		176	2519	855	1140	4752	6625	467	3376	1454	11530	12117	10833	1654	4867	3957	14	3092	2739
1846..	52	5703		922	2318	748	2909	5248	5073	0	1425	450	10166	10768	9739	4533	6125	5473	52	2583	3000
1847..	58	5637		180	1770	926	4627	6783	6442	398	3025	682	10363	11383	10865	3027	6112	6977	16	2109	2929
1848..	61	6410		222	1351	641	4362	7836	7928	879	4120	1140	7986	5157	14209	8553	11504	11290	12	2462	5380
1849..	64	6998		155	1402	909	9307	10123	5422	0	3624	1341	8793	8793	7228	6754	10825	8887	48	3016	2433
1850..	59	6870		110	1408	928	4503	6223	5448	445	3389	1500	7246	7834	8789	11335	18021	11047	17	3907	2773
1851..	55	8385		1160	3150	1272	9072	10681	5457	1120	3051	1533	10613	10456	7599	9702	12857	12650	72	2883	3107
1852..	72	9097		225	535	729	8898	10074	6899	821	3892	1210	8427	8032	10282	13727	27283	13244	30	3629	4610

de Saö¹⁾. Af de remissionsberettigede skibe, der i disse aar indkom til København, var iøvrigt saa godt som alle af dansk nationalitet, saaledes at bestemmelsen i 1844, om at den udgaaende last skulde indtages i Monarkiets havne, altsaa virkede efter hensigten.

Foruden de her nævnte remissionsberettigede skibe indkom der ogsaa en del andre ikke-remissionsberettigede fra oversøiske steder. Det vil med andre ord sige, at importtallene i rubrik I ikke omfatter hele den direkte import. Saaledes blev der i 1844 og 1847 direkte indført foruden den remissionsberettigede import meget betydelige kvanta farvetræ og ris, nemlig af farvetræ hvert aar omkring 1 mill. pd. Ogsaa for fremmed sukker var den direkte ikke-remissionsberettigede indførsel betydelig (i 1844 2,6 mill. pd.), medens den ingen rolle spillede for tobakkens vedkommende²⁾. Den oversøiske import var altsaa større end det fremgaar af en umiddelbar betragtning af tabellen, og København var i virkeligheden i slutningen af 1840'erne og begyndelsen af 1850'erne i stand til fuldstændig eller omtrent fuldstændig at dække landets behov for saa vigtige kolonialartikler som kaffe, uskallet ris og sukker. Dette var dog, som det vil fremgaa af det følgende, ikke ensbetydende med, at den indirekte import af disse artikler ophørte. Forholdet var nemlig det, at dele af Danmark — blandt andet den jyske vestkyst — paa grund af transportomkostningernes indflydelse stadig væk forsynedes billigere fra Hamburg end fra hovedstaden. Den overskydende import udførtes saa fortrinsvis til Sverrig og Preussen og de nordlige bilande.

Den meget betydelige oversøiske handel, der kom igang i 1840'erne, fortsatte ogsaa efter remissionens ophør i 1854. Det er imidlertid efter 1852 ikke længere muligt at opgøre Københavns eller kongerigets import for sig, men kun hele monarkiets, hvad der i denne forbindelse ikke er af interesse. Et indtryk af den oversøiske handels størrelse faar man imidlertid af de i tabel 8 angivne tal for skibe, indkomne til København fra oversøiske steder³⁾.

Det viste sig, at remissionens ophør paa ingen maade medførte nogen stagnation eller tilbagegang i den oversøiske handel. Tværtimod indkom det største antal skibe siden 1842 i aaret 1855, aaret efter remissionens ophør. Krisen i 1857 synes at have haft en hæmmende virkning paa denne fart, men det var kun forbigaaende.

¹⁾ Liste over danske konsuler 1845.

²⁾ (RA) Akter ang. remissionen II.

³⁾ Paa grundlag af Stat. Tabelværk. Handelsstatistikken.

Tabel 8.

Skibe indgaaet direkte til København fra 1852 til 1863 fra

Aar	danske fremmede	dansk vest. øer		Ost- indien og Kina		frem- mede vest. øer		Nord- amerika		Syd- amerika		Amerika ialt (undt. dansk vest. øer)		Skibe ialt an- tal
		an- tal	dræg- tighed km.	an- tal	dræg- tighed km.	an- tal	dræg- tighed km.	an- tal	dræg- tighed km.	an- tal	dræg- tighed km.	an- tal	dræg- tighed km.	
1852	da.	26	3127	3	591	—	—	—	—	—	—	41	4044	70
	fr.	1	56	2	263	—	—	—	—	—	—	12	1723	16
1853	da.	31	3978	3	445	—	—	—	—	—	—	43	4420	77
	fr.	2	201	2	271	—	—	—	—	—	—	3	170	7
1954	da.	32	4130	3	445	18	1841	6	460	27	2392	51	4693	86
	fr.	0	—	0	—	1	151	3	615	0	—	4	766	4
1855	da.	31	4071	5	929	16	1997	1	121	39	3040	56	5188	92
	fr.	4	757	1	104	4	640	1	142	2	153	7	935	11
1856	da.	32	4208	6	975	18	2181	2	149	28	2376	48	4706	86
	fr.	2	211	0	—	3	476	1	114	2	174	6	764	8
1857	da.	16	2012	4	688	23	2772	4	319	11	873	38	3964	58
	fr.	0	—	2	284	3	325	3	329	8	757	14	1411	16
1858	da.	29	3718	2	280	10	1462	2	223	9	801	21	2486	52
	fr.	1	229	2	451	1	252	2	204	1	94	4	550	7
1859	da.	20	2708	6	882	11	1646	5	427	16	1298	32	3371	58
	fr.	0	—	0	—	9	1127	0	—	8	749	17	1876	17
1860	da.	21	2882	3	492	15	1702	4	362	14	1062	33	3126	57
	fr.	3	492	0	—	6	765	0	—	8	819	14	1584	17
1861	da.	27	3964	4	995	10	1509	6	476	17	1584	33	3569	64
	fr.	0	—	1	791	5	883	0	—	8	688	14	1571	14
1862	da.	30	4169	5	737	18	2148	0	—	17	1554	35	3702	70
	fr.	3	808	2	349	7	1088	3	238	10	1041	20	2367	25
1863	da.	24	3202	4	702	13	1383	0	—	19	1560	32	2943	60
	fr.	3	420	1	204	9	1190	0	—	5	432	14	1622	18

Et andet udtryk for, hvor stor en rolle den oversøiske handel i virkeligheden kom til at spille i slutningen af 1840'erne og tiden derefter, finder man i beregningen af den oversøiske imports værdi i forhold til værdien af landets samlede import. Den udgjorde i 1847, det første aar for hvilket der foreligger oplysninger, 14,6 % (heraf de dansk-vestindiske øer 6,2 %), for at stige til 21,8 % i 1852 (heraf de dansk-vestindiske øer 6,2 %). I Kriseaaret 1857 var procenten sunket til 11,3 (dansk-vestindiske øer 2,5), men steg derefter til 14,9 og 15,6 i henholdsvis 1861 og 1862 (dansk-vestindiske øer henholdsvis 4,8 og 6,5).

Der kan næppe være tvivl om, at den forbavsende udvidelse af den oversøiske handel i 1840'erne tildels finder sin forklaring i remissionen. Men det er ikke den eneste forklaring. Danmark var i 1840'erne ved at miste sit tidligere præg af et lille forarmet land. Landets stigende eksport af landbrugsprodukter, navnlig korn, bragte velstand til vide kredse, og den forøgede velstand afspejler sig i et voksende forbrug af kolonialvarer. Det gennemsnitlige årlige sukkerforbrug pr. individ steg saaledes fra ca. 8 pd. i 1840 til ca. 14 i tiden 1846—48 og til ca. 16½ i 1856. For kaffe var tallene i tiden 1841—43: 3⅓ pd., 1844—52: 4½ pd. For ris var stigningen endnu betydeligere. 1832—34 konsumeredes der gennemsnitlig ¾ pd., 1855—59 2 pd.¹⁾

Den stærkt stigende efterspørgsel efter kolonialvarer har i væsentlig grad bidraget til udvidelsen af landets handelsforbindelse med de oversøiske lande.

I 1850'erne har remissionen næppe haft større indflydelse paa den oversøiske handels omfang — denne var jo størst i aaret efter remissionens ophævelse. Der var andre faktorer, der gjorde sig gældende i dette aarti, først og fremmest den mægtige højkonjunktur efter guldfundene i Californien og Australien samt ophævelsen af den engelske navigationsakt i 1849, som gav danske skibe en hidtil ukendt chance for fragtfart paa oversøiske steder, en chance, som danske redere forstod at benytte sig af. Til belysning af denne fragtfarts størrelse kan nævnes, at der i 1860 til København indkom 36 danske skibe fra fremmede, ikke-europæiske havne, og udgik 5. Samme aar indgik til transatlantiske havne mindst 499 og udgik mindst 475 danske skibe²⁾. At denne anseelige fragtfart ogsaa maatte komme den danske direkte kolonialvareimport til gode er klart.

Men hvorledes indvirkede denne stærkt forøgede direkte indførsel af kolonialvarer paa vor handelsforbindelse med Hamburg? Til belysning heraf gives der i tabel 9 en oversigt over Kongerigets import af vigtigere kolonialvarer fra Hamburg, i procent af den samlede import 1844—1852³⁾.

¹⁾ M. L. Nathanson: Om Mynt- og Bankvæsen 1855, p. 236. P. P. Sveistrup og R. Willerslev: cit. værk, bilag.

²⁾ Stat. Tabelværk. Handelsstatistikken 1860, p. XLI. Det maa bemærkes, at konsulerne ofte maa have talt det samme skib flere gange, saa at det altsaa ikke drejer sig om 499 forskellige skibe.

³⁾ Ved beregning af den samlede import fra udlandet er transiten via Kiel tillagt.

Tabel 9.
Kongeriget's import af kolonidvarer fra Hamburg (i 1000 Pund) i pct. af den samlede import fra 1844 til 1882.

Aar	farvetræ			kaffe			uskallet ris			fremmed raasukker			ufabr. tobak		
	via Kiel	di- rekte	%	via Kiel	di- rekte	%	via Kiel	di- rek- te	%	via Kiel	di- rekte	%	via Kiel	di- rekte	%
1844.....	45	467	31,4	1614	1107	36,5	6	0	—	432	373	12,9	390	351	21,3
1845.....	69	254	12,5	1120	1181	29,9	0	0	0	173	368	10,7	524	407	25,7
1846.....	40	312	14,9	1016	1115	34,0	0	0	0	831	160	14,2	306	417	25
1847.....	43	217	14,4	927	1029	25,4	1	0	0	325	573	14,2	329	302	25,9
1848.....	16	8	1,8	282	432	714	0	0	0	147	532	5,8	49	168	8,7
1849.....	31	80	7,8	11	101	1,1	0	0	0	1	587	5,4	36	135	5,6
1850.....	10	141	10	32	428	7,4	0	0	0	28	935	5,3	12	156	4,3
1851.....	35	131	5,2	157	586	6,8	0	0	0	65	742	6,2	46	123	5,9
1852.....	?	177	—	?	277	?	?	0	—	?	752	?	?	676	?

Endnu i 1844, hvor den oversøiske handel dog ikke var saa helt ubetydelig (jævnfør tabel 7), var Danmark for de nævnte kolonialvarer med undtagelse af uskallet ris i vid udstrækning afhængig af importen fra Hamburg, idet man herfra modtog ca. en tredjedel af landets kaffe- og farvetætilførsler, godt en femtedel af den ufabrikerede tobak og ca. 13 % af det fremmede raasukker. Men blot tre aar efter har billedet forandret sig betydeligt. Af fremmed raasukker og ufabrikeret tobak indførtes ca. de samme kvantiteter som tidligere, men indførslen af kaffe var faldet med en tredjedel og af farvetræ med halvdelen, og deres andel i den samlede import udgjorde nu kun henholdsvis godt 25 og godt 14 %.

Krigen bevirkede derefter et overordentlig stærkt fald i indførslen baade med hensyn til de indførte kvanta og deres andel i den samlede indførsel. 1851, det første efterkrigsaar, indførtes fra Hansestaden kun 5,2 % af landets farvetræindførsel, 6,8 % af kaffeindførslen, 6,2 % af fremmed raasukker og 5,9 % af den ufabrikerede tobak. 1851 kan imidlertid ikke anses for et normalt aar, og det maa antages, at importen fra Hamburg har været noget stigende i de følgende aar.

Det er desværre ikke muligt paa samme grundlag at følge den videre udvikling i 1850'erne. Derimod kan der efter 1852 gives en oversigt over værdien af kolonialvareimporten fra Hamburg i forhold til værdien af den totale indførsel herfra. Dette er for treaarige perioder gjort i tabel 10¹⁾.

Tabel 10.

Værdien af Kongeriets direkte og indirekte (via Kiel) import af kolonialvarer fra Hamburg i % af den samlede værdi af importen fra Hamburg fra 1852 til 1863.

Aar	bomuld	farvetræ	indigo	kakao	kaffe	ris	sukker	te	ufabr. tobak	ialt kolonialv.	summa import	%
1852—54....	58	11	54	59	474	75	200	112	300	1860	19.311	9,7
1855—57....	64	11	495	74	355	112	460	161	286	2028	27.942	7,5
1858—60....	57	13	466	65	620	49	245	95	297	1907	21.673	8,7
1861—63....	34	22	422	67	655	46	130	111	328	1814	26.699	6,9

¹⁾ Paa grundlag af handelsstatistikken for de nævnte aar.

Det fremgaar af tabellen, at Hamburgs kolonialvareimport til Danmark synes at have stabiliseret sig. Der var visse varegrupper, som indigo, kakao og tobak, der aar efter aar afsattes i omtrent lige store partier, et bevis paa, at der nu har fundet en slags kartellisering af afsætningsmarkedet sted mellem København og Hamburg, ikke saaledes at forstaa, at der skulde foreligge bestemte aftaler om opdeling af markedet; denne er paa grund af transportomkostningernes størrelse fulgt ganske af sig selv. For andre kolonialvarer som kaffe, ris, sukker og andet, var omsætningen mere svingende, alt efter tilførslernes størrelse i Hamburg og hovedstaden.

Var Hamburgs kolonialvareafsætning som hele betragtet nogenledes stabil efter 1852, saa udgjorde den dog en faldende andel af hansestadens samlede afsætning til Kongeriget — i 1852 til 1854: 9,7 % mod 6,9 % i tiden 1861 til 1863.

Det kan herefter anses for givet, at remissionen — ganske vist i forbindelse med andre faktorer — for København fik det af regeringen ønskede resultat. Hvilken andel i det heldige udfald der skal tilmaales disse andre økonomiske faktorer, er naturligvis umuligt at afgøre, men med nogen forsigtighed tør man vel paa grundlag af ovenstaaende anslaa remissionens betydning til at have været temmelig afgørende op til omkring 1850, hvorefter den i vigtighed traadte tilbage for virkningerne af den almindelige højkonjunktur.

Remissionen var imidlertid, som tidligere nævnt, givet som støtte ikke alene for Københavns, men ogsaa for Flensborgs oversøiske handel, og det staar derfor tilbage at undersøge resultaterne af regeringens økonomiske politik for denne by. Kilderne til belysning heraf er op til 1847 langt udførligere end for Københavns vedkommende, idet Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet har ladet foretage nogle undersøgelser af Flensborgs direkte og indirekte kolonialvarehandel før og efter remissionen 1842. I tabel 11 gives en oversigt over Flensborgs direkte og indirekte tilførsel af kolonialvarer fra 1839 til 1846, altsaa tre aar før og fem aar efter remissionen af 1842¹⁾.

Ved en sammenligning mellem den aarlige gennemsnitsimport for perioden 1839—42 og 1842—46 er det klart, at aarene efter plakaten af 1842 ikke — med undtagelse af risimporten — fremviste nogen forøgelse af de direkte tilførsler. Der var tværtimod

¹⁾ Paa grundlag af akter vedrørende remissionen II (RA).

tale om udpræget tilbagegang for saa vigtige vareartikler som kaffe og raasukker samt for tobaksblade. Den indirekte import forøgedes noget for tobak og kaffe, men var i tilbagegang for farvetræ og raasukker. Den samlede tilførsel af kaffe og raasukker var i denne periode i afgjort nedgang.

Der er flere aarsager til denne udvikling i 1840'erne. Som tidligere nævnt, blev handelen paa de dansk-vestindiske øer frigivet i 1833, og fra dette tidspunkt tog Flensborgs vestindiske sejlads et mægtigt opsving. Men ogsaa Hamburg benyttede sig af lejligheden til at besejle øerne, navnlig St. Thomas, og Hansestaden blev paa grund af sine mere effektive handelsmetoder efterhaanden Flensborg en haard konkurrent. Hamburgske købmandshuse sendte til de vestindiske øer dygtige faktorer, som skulde modtage skibene ladet med europæiske produkter. Faktorerne sørgede for, at skibene uden ophold kunde ekspederes og igen gaa til Hamburg med kolonialvarer. I Hamburg blev disse ikke oplagret, men straks solgt, og paa grund af den hurtige omsætning — der kunde gøres to til to og en halv rejse aarligt — var det den hamburgske købmand muligt at nøjes med en kapital, der var betydeligt mindre end flensborgerens¹⁾.

Tilførslerne til Flensborg fra de vestindiske øer formindskedes derfor i 1840'erne samtidig med, at afsætningsmarkedet begrænsedes paa grund af forøget konkurrence, dels fra Hamburg og dels fra København. Aabningen af Altona-Kiel-banen betød, at de dele af Holsten og Slesvig, som tidligere var blevet forsynet fra Flensborg, nu hurtigere og billigere fik deres tilførsler fra Hamburg. Paa den anden side maatte den saa kraftigt udvidede københavnske oversøiske handel i 1840'erne medføre, at Flensborgs kongerigske marked reduceredes. Dette sidste forhold findes anskueliggjort i tabel 12²⁾.

Flensborgs eksport af kaffe til Kongeriget i 1840'erne var i temmelig stærk tilbagegang. Det samme gælder udførslen af raasukker, hvoraf Flensborg tilmed i 1845 og 1846 fik tilført betydelige kvanta fra Danmark.

Remissionen medførte altsaa paa ingen maade nogen fremgang i Flensborgs oversøiske handel, men der var i 1840'erne endog tale om ligefrem tilbagegang.

Den dog stadigvæk ret anselige handel paa oversøiske steder, som blev drevet fra Flensborg, blev tilmed i 1850'erne fuld-

¹⁾ Slesvigs Provincialefterretninger 1862 p. 263 f.

²⁾ Paa grundlag af akter til remissionen II (R. A.).

Tabel 12.

*Flensborgs import og eksport af kolonialvarer fra og til Danmark
fra 1839 til 1846.*

Aar	eksport af kaffe pund	eksport af raasukker pund	import af raa- sukker pund
1839.....	313.812	1.514.840	765
1840.....	353.428	834.237	0
1841.....	269 979	670.358	40
1842.....	186.858	427.369	0
1843.....	260.652	687.183	0
1844.....	189.882	539.573	962
1845.....	184.830	641.448	288.419
1846.....	198.959	559.168	368.076

kommen lammet. Baggrunden herfor var blandt andet krigen 1848—50, under hvilken skibsbroen »groede til med græs«, dernæst — efter en vis renaissance for den oversøiske handel — toldloven af 1853, der ophævede toldgrænsen ved Eideren og dermed den beskyttelse, som Slesvig havde haft mod konkurrencen syd-fra¹⁾. Endelig kom hertil virkningen af de nye jernbaneanlæg, navnlig Altona-Kiebanens forlængelse til Flensborg, som bragte den hamburgske konkurrence indenfor stadens mure. Medens der i perioden 1842—1846 var gaaet gennemsnitligt 15 skibe aarligt til oversøiske steder fra Flensborg, saa udklareredes der efter 1854 aarligt kun et enkelt eller et par, undertiden slet ingen skibe til disse egne. Hvor katastrofal tilbagegangen i virkeligheden var, fremgaar af, at værdien af hertugdømmet Slesvigs oversøiske import i 1847 udgjorde 9.1 % af den samlede imports værdi, i 1855 var procenten sunket til 1.9 %, og i 1859 udgjorde den kun 0.3 %. Der var altsaa ikke længere tale om nogen direkte import af kolonialvarer¹⁾.

De flensborgske skibe, der var indrettet paa oversøisk fart, sejlede fra nu af enten i fragtfart eller fra Vestindien til København, hvor sukkerraffineringen under indflydelse af de moderne indrettede dampraffinaderier havde taget et kolossalt opsving og medført dannelsen af et betydeligt raasukkermarked²⁾.

¹⁾ Paa grundlag af Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken.

²⁾ Slesvigske Provinsialefterretninger 1862 p. 321. P. P. Sveistrup og R. Willerslev: cit. værk p. 181 ff.

IV.

Remissionen er i flere henseender en opsigtsvækkende foretelse i dansk økonomisk politik og dansk økonomi ved midten af det 19. aarhundrede. Den indførte paa et tidspunkt, hvor liberalismens ideer var rodfæstede saavel indenfor administrationen som indenfor den offentlige mening, en aktiv handels- og søfartspolitik, der mindede om den forlængst opgivne merkantilismes.

Remissionen er imidlertid ikke ejendommelig alene derved, at den staar som en anakronisme i 1840'ernes økonomiske politik, men ogsaa ved sin korte levetid. Det er en almindelig erfaring, at en beskyttelse een gang givet er meget vanskelig at slippe af med, idet der bag beskyttelsen fremvokser erhvervede rettigheder, som den fremtidige økonomiske politik maa tage hensyn til. Remissionen kom imidlertid kun til at bestaa i 12 aar, og det er i virkeligheden her, at de liberalistiske ideer viser deres styrke. Saasnart den direkte oversøiske farts trivsel paa grund af højkonjunkturen ikke længere var afhængig af en saadan kraftig støtte, blev remissionen ophævet.

Remissionen havde som baggrund projektet om bygning af en jernbane mellem Kiel og Altona. Denne bane blev anlagt med meget rundelig støtte fra den danske stats side og var tiltænkt en betydelig rolle i Nordeuropas økonomi som formidler af varetransitten mellem Nord- og Østersø. Men da den samtidig ved at lette transporten paa Hamborgs vigtigste rute til det danske marked kunde forøge Danmarks og Slesvigs afhængighed af den allerede saa dominerende handelsstad, gav regeringen som modvægt remissionen til fordel for Københavns og Flensborgs oversøiske handel.

Altona-Kiel-banen kom aldrig til at faa nogen større betydning for den internationale varetransit mellem Nord- og Østersø. Regeringens økonomiske politik blev paa dette punkt en afgjort fiasko. Derimod fremmede den meget betydeligt Slesvigs afhængighed af Hamburg. Trods remissionen var Flensborgs oversøiske handel i 1840'erne i stadig nedgang, og en medvirkende aarsag hertil var den, at Altona-Kiel-banen begrænsede byens opland i Hertugdømmerne samtidig med, at byens afsætning til Kongeriget formindskedes. Forhaabningerne om at genrejse byens handel og gøre den til stapelplads for Østersøområdet ved bygning af jernbanen Tønning-Husum-Flensborg bristede. Tværtimod medvirkede jernbanen, idet den i 1855 tilsluttedes Altona-Kiel-banen

og dermed satte Flensborg i direkte forbindelse med Hamburg, til definitivt at ødelægge byens oversøiske handel.

Ogsaa i Kongeriget synes det umiddelbare resultat af Altona-Kielbanens aabning at have været en større afhængighed af Hamburg. Men til forskel fra Slesvig var denne afhængighed for Kongeriget som helhed ikke voksende i 1850'erne, og hovedstaden var tilmed i stand til i betydeligt omfang at frigøre sig for tilknytningen til Hansestaden. En væsentlig aarsag hertil finder man i remissionen. Medens tidligere kolonialgrossererne i København havde været kommissionærer for Hamburg, opstod der efter 1844 en grossiststand, der direkte importerede kolonialvarer i stadig større omfang, og som hermed forsynede ikke alene København, men ogsaa store dele af de danske provinsbyer samt Sydsverrig og de nordlige bilande.

Remissionen befordrede derved kraftigt det vaagnende initiativ, som kunde iagttages allerede omkring 1840, og den fik sin store andel i, at Københavns handel og søfart efter 30 aars langvarig depression atter kunde vise fremgang. Væksten i hovedstadens tonnage var ganske vist i de første tiaar efter remissionen ikke meget anselig, navnlig ikke for de store skibe, hvor man først og fremmest skulde have ventet den¹⁾. Dette finder rimeligvis sin forklaring i, at de københavnske redere til at begynde med satte de skibe, der tidligere havde gaaet i oversøisk fart fra Hamburg og Altona, ind paa København og først derefter gik i gang med nyanskaffelser. Fra 1850'erne bar det da ogsaa langt kraftigere fremad.

Den stærke forøgelse i Københavns oversøiske fart fik betydelige følger for Hamburgs eksport til det danske marked. Ganske vist vedblev hansestaden lige op til 1864 at spille forholdsvis samme rolle ved landets forsyning som tidligere, idet tæt op til en fjerdedel af værdien af landets import til stadighed kom fra Hamburg, men for at beholde sin dominerende stilling maatte den i 1850'erne til erstatning for det stærkt indskrænkede kolonialvaremarked lægge sin eksport om til i højere grad at omfatte manufakturvarer fra England og Tyskland. I 1852 udgjorde bomuldsvarer, jern og jernvarer, linned og uldmanufaktur 44,1 % af

¹⁾ Af københavnske handelsskibe over 100 kommercelæster fandtes der i 1842: 33 med en lastedrægtighed paa 5156 kommercelæster, i 1852 var tallet 33 med 5871 kommercelæster, men i 1862 var antallet af skibe steget til 53 med 6738 kommercelæster (Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken).

Hamburgs eksportværdi til Danmark, i 1865 var procenten vokset til 47,3 og i 1860 til 49,3¹⁾).

Uden remission, som i saa høj grad befordrede den direkte import af kolonialvarer og formindskede importen heraf fra Hamburg, vilde Kongeriget sandsynligvis have delt Slesvigs skæbne og være kommet i et endnu større afhængighedsforhold til hansestaden end tilfældet var.

¹⁾ Paa grundlag af Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken.

ENGANGSSKATTEN

BEMÆRKNINGER TIL »PROFESSORUDVALGETS BETÆNKNING«

AF V. VINGE MADSEN

FINANSMINISTERIETS Udvalg af 30. Januar 1943, bedre kendt under Navnet Professorudvalget, gaar i 2. Del af sin Betænkning om »Økonomiske Efterkrigsproblemer« ind for at paalægge en Afgift paa Grundlag af Formuefremgangen i Krigstiden, saaledes at mindre Formuefremgang undtages fra Afgift ved et Fradrag paa mindst Kr. 20.000 (evt. Kr. 40.000) i alle Formuestigninger, inden Afgiften bliver beregnet. Afgiften skal paalægges alle Personer. For Selskaber foreslaar man paalagt en Tillægsafgift af Hensyn til, at Aktiekurserne ikke er steget saa meget, som Selskabernes Formuestigning kunde betinge. Men iøvrigt er Udvalgets Standpunkt dette, at Aktionærerne skal betale Formuestigningsafgift af Kursstigninger paa Aktier, hvad enten Kursstigningen er realiseret eller ej.

Det foreslaaede Fradrag paa 10 % af Begyndelsesformuen og mindst Kr. 20.000, skal dække dels Kursstigning paa Obligationer dels den naturlige Opsparing for mindre Skatteydere. For større Indkomster og deraf flydende Formuefremgang forudsætter man, at selve Indkomstens Størrelse har været betinget af Krigsforholdene, saaledes at det vil være forsvarligt at paalægge en i og for sig naturlig Opsparing Formueafgift. Som Begrundelse derfor er anført, at det vil føles lidet rimeligt at tillade store Formueopsamlinger paa et Tidspunkt, hvor Landets Realformue er gaaet tilbage, og hvor store Befolkningsgrupper har maattet lide Afsavn i betydelig Rækkevidde. Iøvrigt er alle større Indkomster jo delvis samfundsskabte, hvilket er det normale Argument for at gøre Beskatning progressiv.

Agiften har saaledes foruden det rent praktiske Formaal at bringe en stor Del af Pengerigeligheden ud af Verden tillige et

fordelingspolitisk Formaal: at udjævne den under Krigen opstaaede Ujævnhed i Formuefordelingen.

Formaalet med det følgende er at belyse nogle tekniske Spørgsmaal, som maaske ikke har været tilstrækkelig paaagtede ved Udarbejdelsen af Betænkningen, der vel iøvrigt ikke har skullet fremdrage tekniske Enkeltheder, men mere trække Linierne op. Tekniske Spørgsmaal bliver belyst i Afsnit I—V. I Afsnit V søger jeg at begrunde et afvigende Standpunkt med Hensyn til Beregning af Formuestigningsafgift for Aktionærer og Aktieselskaber. I Afsnit VI opstilles et Par Eksempler, der skulde tjene til at vise, at et generelt Fradrag paa Kr. 20.000 undertiden forekommer for stort. Det følgende Afsnit viser ved et Eksempel, at det maaske er nødvendigt at have Adgang til at dispensere fra Bestemmelsen om, at der skal betales Formueafgift. Bemærkningerne i Afsnit VIII skulde understrege Vanskelighederne ved at finde en rigtig Løsning i Forholdet mellem aktive og passive Kapitalejere. I Afsnit IX omtales Formueforbrug under Krigen og det ønskelige i, at dette Forbrug i overkommeligt Omfang indregnes i Formuefremgangen. Der kunde maaske opnaas et rimeligere Resultat ved at kombinere en Formuestigningsafgift med en moderat Formueafgift ogsaa paa Formuer, der ikke er stegt. Dette Spørgsmaal berøres i Afsnit X. Paa Baggrund af de Maal for den økonomiske Politik i Fremtiden, der blev opstillet i Professorudvalgets Betænkning I, udtaler jeg til Slut Haabet om, at Formueafgift maa blive paalignet, saaledes at Krigstidens Parole: »Ligelig Fordeling af Byrderne« i højere Grad end hidtil kan ske Fyldest.

I.

Der hersker vist almindelig Enighed om, at Udgangspunktet for Beregningen af Formuestigningen bliver den Status, der ligger til Grund for Formueopgørelsen 1939/40, altsaa normalt Formuen pr. 1. Januar 1939. Da ikke alle Skatteydere afslutter deres Regnskabsaar pr. 31. December, kan Basistidspunktet variere indenfor Intervallet 1. Marts 1938 til 1. Februar 1939. Hvis man imidlertid vælger Formueopgørelsens Dato 23. Juli 1945 som Slutdato for Opgørelsen, vilde det maaske være rimeligere at anvende Formueansættelsen for Skatteaaret 1940/41 i Stedet for Skatteaaret 1939/40 som Basis, hvor Regnskabsaaret slutter 30. Juli eller tidligere. Saa vilde Forskellen paa Længden af det Tidsrum, hvorover Beregningen af Formuestigningen finder Sted fra Skatteyder til Skatte-

yder højest kunde blive et halvt Aar. Men der bliver altsaa stadig Forskelle. En anden og maaske mere væsentlig Indvending mod at anvende Formueoppgørelsen pr. 23. Juli 1945 som Slutstatus er det, at det i adskillige Erhverv spiller en ret stor Rolle, paa hvilket Tidspunkt af Aaret Opgørelsen bliver foretaget, saaledes at en Del af Formuestigningen evt. kan henføres til dette Forhold. Tantiemelønnede faar Tantiemen udbetalt om Foraaret og har mere af den i Behold pr. 23. Juli 1945 end pr. 31. December, o. s. v. Det vil derfor eventuelt være mere naturligt at anvende Status for Skatteaaret 1946/47 som Slutstatus. Men i saa Fald maa det beklages, at man ikke forinden har søgt de almindelige Ligningsregler skærpet, noget der i høj Grad tiltrænges.

II.

Ved Opgørelsen af den skattepligtige Formue er det fast Praksis, at paalignede, men ikke forfaldne Skatter ikke maa føres som Passiv. Hvis Reglen følges konsekvent, betyder det for den almindelige Ligning ikke saa meget, da det vigtigste er, at den skattepligtige Formue ansættes efter ensartede Principper. Men man er ikke konsekvent paa dette Punkt. Hvis man var det, maatte betalte, men ikke forfaldne Skatter føres som Aktiv; det skal de ifølge en nylig afsagt Højesteretsdom ikke.

Ved Beregning af en Formueafgift efter en forholdsvis haard Skala bliver det formentlig aldeles nødvendigt at betragte paalignede, men ikke forfaldne Skatter som Passiv, selvom det skulde medføre det ubehagelige Arbejde, set fra et administrativt Synspunkt, at Begyndelsesformuen ogsaa maa reguleres ved Fradrag af de paa det Tidspunkt paalignede, men ikke forfaldne Skatter. Har man en Formue paa f. Eks. Kr. 1.000.000, hvorpaa hviler et ikke forfaldent Skattetilsvær paa Kr. 300.000 og en anden Formue af samme Størrelse, hvor Skattetilsværet kun er Kr. 30.000, og tænker man sig Formueafgift i begge Tilfælde er Kr. 700.000, saa vil den sidstnævnte Skatteyder efter Skattens Betaling og Afgiftens Erlæggelse have Kr. 270.000 tilbage, medens den førstnævnte intet har tilbage. Forskellen mellem de to Eksempler behøver kun at være den, at førstnævnte Skatteyder har haft en væsentlig Del af sin Indtægt i Krigsperioden umiddelbart før Slutstatus, medens sidstnævntes Hovedindkomster er faldet paa et tidligere Tidspunkt.

Kunde man forudsætte, at Indtægtsforholdene for vore to Skatteydere bliver uforandrede fra Aaret umiddelbart før Slutstatus til

Regnskabsaaet umiddelbart efter Slutstatus, saa vilde Forholdet i væsentlig Grad udjævnes, men denne Forudsætning holder netop ikke Stik i mangfoldige Tilfælde. Eksemplerne viser, at man bliver nødt til at overveje Spørgsmaalet om, hvorledes man skal placere ikke forfaldne Skatter. Dette Spørgsmaal er, saa vidt jeg kan se, ikke berørt i Betænkningen.

III.

Der er intet Sted i Betænkningen anført, hvorledes man skal forholde sig, naar Begyndelsesformuen er negativ. Hvis man ikke vil beregne Formuefremgangen ud fra en eventuel negativ Begyndelsesformue, men altid sætte denne til mindst 0, vil man naa til meget urimelige Resultater. Negative Formuer findes navnlig hos Personer, der har overtaget Virksomheder, hvor der er betalt en større Goodwill, som ikke medregnes ved Formueansættelsen, og hos Ejere af fast Ejendom, navnlig Landbrugsejendomme, hvor Handelsværdien ligger væsentlig over de Værdier, hvortil Ejendom, Besætning og Inventar medregnes ved Opgørelsen af den skattepligtige Formue. De urimelige Resultater opstaar, naar man sammenligner mellem Erhvervsdrivende, der ejer de nævnte Formuede, og andre Erhvervsdrivende, der har en tilsvarende Formuefremgang, men positiv Begyndelsesformue. For den første Gruppe vil Begyndelsesformuen og Slutformuen ofte være noget for lav, men Stigning rigtig, naar der ogsaa regnes med negative Tal. De politiske Muligheder for at naa til et rimeligt Resultat paa dette Omraade vil maaske nok være smaa, men der synes dog efterhaanden at være skabt Forstaaelse for et andet af Betænkningen anlagt Synspunkt, som ud fra en »praktisk« Indstilling forekommer mange urimeligt, Jeg tænker her paa Kravet om, at den nye Ejendomsskyldvurdering skal lægges til Grund ved Beregningen af Slutformuen; saa skulde der vel ogsaa være Haab paa dette Omraade. De negative Formuer er desværre aldrig gjort til Genstand for en statistisk Behandling, saa der er ikke Mulighed for at sige noget om, hvor meget det vil betyde at anvende negativ Begyndelsesformue. Men Ansættelserne findes.

IV.

I Kap. XIV om Vurderingsprincipper foreslaar Udvalget, at Inventar og Maskiner saa vidt muligt sættes til den Værdi, man maa

antage, de vil faa paa længere Sigt. Det vil normalt sige, at der vil finde en Opskrivning Sted.

Man kan heroverfor anføre, at der vil opstaa mange Vanskeligheder ved at naa frem til en rimelig Værdiansættelse, ligesom der vil opstaa mange regnskabsmæssige Vanskeligheder ved Beregningen af Afskrivningen paa disse Genstande i Fremtiden. Opskrivningen forøger Formuestigningen og dermed Afgiften. Skal Forøgelsen i Afgiften indregnes i vedkommende Genstands Anskaffelsespris og gøres til Genstand for Afskrivning i Fremtiden? Dette og lignende Spørgsmaal opstaar. Vanskelighederne ved Værdiansættelse har medført, at Skattemyndighederne ved Revision af Formueopgørelserne har opgivet at foretage en saadan Forhøjelse bortset fra særlig grelle Tilfælde.

Som en praktisk Løsning paa dette Spørgsmaal er der vist Grund til at overveje, om man ikke skulde lade det blive ved de ansatte Værdier ved Beregning af Formuestigningen, men saa kræve Opskrivning til rimelige Værdier, efterhaanden som Nyanskaffelser og Genanskaffelser finder Sted. Der burde saa tillige statueres Indkomstskattepligt af enhver Fortjeneste ved Salg eller Udskiftning af et Aktiv, hvorpaa der finder Afskrivning Sted. De særlige Regler om Beskatning af saadanne Fortjenester i de midlertidige Ligningslove (Lov af 22. December 1939 m. fl.) er ganske irrationelle og urimelige. Hvis man fik en almindelig Regel om, at enhver Fortjeneste af denne Art er indkomstskattepligtig, saa kunde man til Gavn baade for Erhvervslivet og for Skattemyndighederne stille Erhvervslivet langt mere frit med Hensyn til Beregning af Afskrivninger. I denne Forbindelse trænger Spørgsmaaet om en Udjævning af Erhvervslivets Indkomster sig paa, men det vil føre for vidt at komme nærmere ind paa dette Spørgsmaal her.

Man risikerer rigtignok let at faa fastsat en Formueafgift paa Grundlag af for lave Værdier for Maskiner og Inventar, og derefter ikke at faa fastsat rimelige Afskrivningsregler og Regler om Beskatning af Fortjeneste ved Salg.

V.

I Kapitel XV i Betænkningen drøftes de særlige Problemer, der opstaar i Forbindelse med Værdiansættelsen af Aktier.

Det bliver anført, at børsnoterede Aktier skal optages til den paa Opgørelsesdatoen noterede Kurs, og der gøres opmærksom paa, at Kurserne formentlig gennemgaaende viser en mindre Stigning

under Krigen, end Stigningen i Værdien af Aktieselskabernes Formuegenstande egentlig betinger. Det foreslaas, at man alligevel lægger Hovedafgiften hos Aktionæerne for ikke at bryde med det øvrige Afgiftssystem og gribe forstyrrende ind i Progressionen, men at man afbøder den mindre Stigning i Aktiekurserne ved at lægge en moderat Formuestigningsafgift paa den Stigning, Aktieselskabernes Formue udviser opgjort efter almindelige Principper for Opgørelse af den skattepligtige Formue.

Forinden jeg gaar nærmere ind paa dette principielle Spørgsmaal, er der Grund til at paapege, at der bestaar en væsentlig Forskel mellem de egentlig børsnoterede Papirer, hvor der som Regel findes en Markedspris bestemt af et rimeligt Antal Salg og Køb, og saa de efterbørsnoterede Papirer, der i nogle Tilfælde omfatter endog Aktier i Familieselskaber, hvor Aktierne ligger paa faste Hænder, og hvor Kursen fastsættes paa Efterbørsen paa Grundlag af sjældne Tilfælde af Udbud eller Efterspørgsel efter de paagældende Aktier. I de Tilfælde er der ikke Tale om en Prisansættelse paa et Marked, men der kan være Tale om ved skattemæssigt betingede Baisseudbud at tvinge Kursen ned umiddelbart før et Statustidspunkt, ligesom Aktionæerne ofte ikke vil kunne værges sig mod en for høj Kursansættelse, fordi der fra interesseret Side bliver budt paa Aktierne i et Selskab, hvor Aktiekapitalen ligger fast. Som Eksempel kan nævnes, at Kursen for et Industriselskab i Kolding, hvis Aktier er noteret paa Efterbørsen, har vist følgende Svingninger: 1. Januar 1944: 127, 1. Januar 1945: 190, 23. Juli 1945: 145, uden at disse Svingninger paa nogen Maade er betinget af Selskabets egne Forhold.

Det har i mange Tilfælde været urimeligt, at en saadan tilfældig Kurs skulde bruges ved Opgørelse af den skattepligtige Formue. En Overgang til at anvende den nedenfor omtalte 80 % Regel eller en lignende Regel for disse Aktier vilde være at foretrække. Navnlig vil det være betænkeligt at anvende Noteringen som Udgangspunkt ved Fastsættelsen af Statusværdi, saafremt Slutstatus for Opgørelsen ligger senere end 23. Juli 1945, for det vil i mange Tilfælde sikkert være muligt ved smaa Udbud at tvinge Kurserne ned, og noget saadant er utvivlsomt allerede forsøgt.

Med Hensyn til de ikke børsnoterede Aktier gør Betænkningen opmærksom paa, at Kursen for disse i Henhold til Lov af 22. December 1939 normalt skal ansættes til 80 % af Aktiernes indre Værdi. Af praktiske Grunde blev denne Lovbestemmelse ændret ved Lovens Fornyelse den 19. December 1941, idet det blev tilføjet

i § 10: »opgjort paa Grundlag af Selskabets Status ved Udgangen af det til Grund for Selskabets sidste Skatteansættelse liggende Regnskabsaar.«.

Dette bevirker, at Kursen er fastsat paa Grundlag af en Status fra Aktieselskabet, der ligger ret langt tilbage i Tiden, normalt et Aar. Har Selskabet efter dette Statustidspunkt haft gode Indtjeningsmuligheder, saa kommer den Kursstigning, der kunde betinges heraf, slet ikke til Udtryk i Aktionærernes Statusopgørelser. Et Eksempel vil tydeliggøre Forholdet. Et Aktieselskab har Regnskabsaar 1. April—31. Marts. Det Regnskab, der afsluttes pr. 31. Marts 1943, lægges til Grund for Ansættelse til Statsskat for Skatteaaret 1944/45. Den Kurs, Aktionærene skal anvende ved Selvangivelse for Skatteaaret 1945/46, beregnes efter Lovens Regler i dette Tilfælde paa Grundlag af Selskabets Status pr. 31. Marts 1943. Saafremt Aktionærene har Status pr. 1. Januar, ligger der i det foreliggende Tilfælde et Tidsrum for $1\frac{2}{3}$ Aar mellem det Tidspunkt, hvor Selskabets Status er afsluttet, og det Tidspunkt, hvor denne Status lægges til Grund for Kursfastsættelsen ved Aktionærens Statusopgørelse. Har Aktionæren Statusafslutning paa et Tidspunkt, der ligger forud for 1. Januar 1945, kan Forholdet blive endnu grellere, idet han da iflg. Praksis er berettiget til (?) at anvende den Kurs, der er anvendt det foregaaende Aar og meddelt Skattemyndighederne i 1944 af Statens Ligningsdirektorat, altsaa den Kurs, der er fastlagt paa Grundlag af Status pr. 31. Marts 1942. Er Skatteydernes Statustidspunkt f. Eks. 1. Oktober 1944, vil Afstanden være forøget til $2\frac{1}{2}$ Aar.

Der er ganske vist efter Lovbestemmelsen fastsat modificerende Regler, der giver Adgang til at fravige 80 % Reglen, men saaledes som Lovparagrafen er formuleret, vil Afgivelser fra Reglen kun kunne ske i nedadgaaende Retning.

Ved Formueopgørelsen pr. 23. Juli 1945 skulde de sidste af Ligningsdirektoratet fastsatte Kurser lægges til Grund. I det nævnte Eksempel vil Afstanden mellem det Statustidspunkt hos Aktieselskabet, der ligger til Grund for Kursfastsættelsen, og Status pr. 23. Juli 1945 være godt $2\frac{1}{2}$ Aar, og Afstanden er altid mindst $1\frac{1}{2}$ Aar. Har det paagældende Selskab i dette Tidsrum haft gode Indtjeningsmuligheder, er det klart, at Resultatet af en Formueafgift, der bliver taget hos Aktionæren alene, ikke bliver rimelig.

Kursen er foruden af Selskabets Formueværdier i høj Grad paa-virket af Indtjeningsevnen og af Størrelsen af det udbetalte Udbytte. Her ligger ogsaa en væsentlig Aarsag til Afgivelse mellem

Kursen og Aktiens indre Værdi. Reglerne om Udbyttebegrænsning spiller ind her. Paa den ene Side har det begrænsede Udbytte svækket den øjeblikkelige Forrentning og dermed Kursen. Paa den anden Side er den indre Værdi steget med de Midler, der ikke har kunnet ubetales som Udbytte.

Til Belysning af det foregaaende kan anføres følgende Tal paa Grundlag af en foreløbig Revision af Formueopgørelserne for 61 Aktieselskaber, der er hjemmehørende i Kolding:

Efter Formueopgørelsen udgjorde den samlede Formue pr.

23. Juli 1945	Kr. 33.880.000
medens Summen af Kurs multipliceret med Aktiekapital for	
Selskaberne udgjorde	> 22.660.000

Differencen Kr. 11.220.000

er en »skjult« Formue for disse Selskaber. Dette Beløb er slet ikke saa lille set i Forhold til Byens samlede opgørelsespligtige Formue, der efter den foreliggende, foreløbige Optælling var paa 101 Mill. Kr. Aktierne bliver saaledes gennemsnitlig opført til ca. $\frac{2}{3}$ eller 66 % af Selskabernes Formueværdier. Af ovennævnte samlede Formue for Selskaberne er 8,3 Mill. Kr. Ejendomsskyldværdi. Efter Udvalgets Betænkning skal Ejendomsskyldværdien efter den Vurdering, der finder Sted i Øjeblikket, lægges til Grund ved Afgiftens Beregning for Personer. Stiger Ejendomsskyldværdien ved Vurderingen med 20 %, betyder det med uændrede Kurser, at ovennævnte Differens vokser med godt $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr. og den gennemsnitlige Kursværdi falder til ca. 63 %.

Der er, som nedenstaaende Oversigt viser, store Forskelle fra Tilfælde til Tilfælde. Materialet er naturligvis for lille til, at man kan drage alt for sikre Slutninger af den Spredning, det viser. 4 af Selskaberne er noteret uofficielt. Begge Kurser for 2 Bankaktieselskaber ligger over Gennemsnit, medens Kurserne for 2 Industrielsselskaber ligger under 55 % af Formueværdierne.

Antal Selskaber	Kursværdi i % af Formueværdi
2	10— 20
—	20— 30
6	30— 40
10	40— 50
7	50— 60
10	60— 70
11	70— 80
10	80— 89
4	90—100
1	over 100

Alle de øvrige Kurser er fastsat af Statens Ligningsdirektorat paa Grundlag af den modificerede 80 % Regel. At saa mange ligger under 80 % af indre Værdi skyldes som nævnt i det foregaaende, enten 1) at det paagældende Selskab har haft stor Formueforøgelse efter det Tidspunkt, hvor den Status er afsluttet, som Ligningsdirektoratet har lagt til Grund for Kursfastsættelsen, eller 2) at Indtjeningssevnen og/eller Udbyttet for Selskabet har været saa ringe, at Ligningsdirektoratet har fundet Anledning til at fravige Reglen.

Det er mit Haab, at det her fremdragne Materiale vil opfordre Statens Ligningsdirektorat til i Samarbejde med Statistisk Departement at foretage en grundig statistisk Undersøgelse af Forholdet mellem indre Værdi og Kurser for henholdsvis 1) egentlige børsnoterede Aktier, 2) efterbørsnoterede Aktier og 3) unoterede Aktier.

Foruden Begræsning i Adgangen til at udbetale Udbytte, har der været Begrænsning i Adgang til at give Tantième. Følgen heraf er i mange Tilfælde, at Aktieselskaberne er blevet overmaade likvide, og at en væsentlig Del af de ledige Penge findes hos disse. Ganske vist har Beskatningen af Aktieselskaberne været langt haardere end af private. Herved er en Del Midler overført til det offentlige, men dette Forhold afbødes i de fleste Tilfælde af, at Aktieselskaberne gennemgaaende behersker de mere eller mindre monopoliserede Omraader, hvor der har været særlige Muligheder for store Fortjenester under Krigen.

Derimod er der mange Aktionærer, hvis Formue ikke er blevet særlig likvid under Krigen. Hvis Aktionærernes Formue bestaar af Aktier i Selskabet, der eventuelt ved Krigens Begyndelse i vid Udstrækning har været belaaet i en Bank, saa vil de ofte paa Grundlag af Kursstigningen af Aktierne have en væsentlig Formuefremgang. De vil da have meget vanskeligt ved at erlægge en Formueafgift. Midlerne til at betale Formueafgiften vil de vanskeligt kunne faa i Form af forøget Udbytte af Selskabet, selv om der iøvrigt blev givet Aktieselskaberne frie Hænder med Hensyn til deres Udbyttepolitik. Selskabets Midler er ofte, for at opnaa Skattelettelse for de tidligere Aar, bundet i Form af Henlæggelse til Reserve til bestemte Formaal. Angriber Selskabet disse Reserver for at udbetale Udbytte til Aktionærerne, for at disse kan anvende Beløbene til Betaling af Formueafgiften, saa vil det medføre væsentlige Tillæg til Selskabets skattepligtige Indtægt det paagældende Regnskabsaar. For Aktionærerne er de udbetalte Beløb skatteplig-

tig Indkomst, der medregnes det følgende Skatteaar, saaledes at en væsentlig Del af Beløbet maa reserveres til at betale Indkomstskat med. Den Udvej, at Selskabet forøger Udbyttet væsentlig et enkelt Aar, er saaledes næppe farbar. Aktionærerne kan heller ikke laane de nødvendige Beløb hos Selskabet, idet Aktieselskabslovgivningen ret naturligt stiller sig hindrende i Vejen herfor. Som sidste Udvej har Aktionæren saa at belaae Aktierne hos en Bank, men der vil ofte blive tale om saa store Beløb, at det vil blive vanskeligt at laane dem.

De i det foregaaende anførte Betragtninger vedrørende Aktieselskabernes og Aktionærernes Forhold fører mig til den Anskuelse, at det maaske alligevel vilde være rigtigere at holde Stigningen i urealiserede Aktiebeholdninger udenfor de private Skatteyderes Formuefremgang ved Beregningen af Formueafgift for dem og saa at paaligne Aktieselskaberne en Formuestigningsafgift, der formentlig skulde være stærkt progressiv paa Forholdet mellem Begyndelsesformuen og Slutformuen.

VI.

Man kan anføre adskillige Eksempler, som viser, at den foreslaaede Afgift bliver alt for lille i Forhold til vedkommendes Erhvervs urimelig høje Indtægter og Formueopsparing under Krigen. Det gælder navnlig, hvor det er den erhvervsdrivende Mellemklassens Indtægt, som er steget i særlig Grad. 2 Eksempler fra Kolding kan tjene til at belyse dette:

Eksempel I:

9 Restauratører af Mellemklassen har i Kalenderaarene 1939—	
44 incl. tjent ialt	Kr. 567.000
Hvis Gennemsnitsindtægten havde været af samme Størrelse som Gennemsnittet af de tre højeste Indkomster for Kalenderaarene 1935—38 incl., jfr. Reglerne om Beregning af Merindkomstskat og Krigskonjunkturskat, vilde deres samlede Indkomst i samme Periode have været	
	» 259.000
Samlet Merindkomst	
	Kr. 308.000
Disse Restauratører havde pr. 1. Januar 1945 en samlet Formue paa	
	Kr. 355.000
Den samme Formue pr. 1. Januar 1939 udgjorde	
	» 98.000
Formuestigningen har saaledes været	
	Kr. 257.000

Disse Tal tjener til Belysning af Indkomst- og Formueforholdene indenfor denne Erhvervsgruppe, og der er Grund til at gøre

opmærksom paa, at de angivne Indkomstbeløb er skattepligtig Indtægt. Ved Beregningen af den skattepligtige Indkomst fradrages ikke alene den ordinære Indkomstskat, men ogsaa Merindkomstskatten og Krigskonjunkturskatten, saaledes at Stigningen i Udbyttet af Erhvervet bortset fra Skatter har været langt, langt større. I England og Sverige, hvor Krigskonjunkturbeskatningen har været langt mere effektiv, og hvor navnlig Reglen om, at betalte Skatter kan fradrages i den skattepligtige Indtægt, ikke har været gældende, vilde en saadan Merindtægt og Formuestigning have været ganske utænkelig.

Beregner man nu den samlede Formuestigningsafgift for denne Gruppe, bliver den efter Skala I a i Betænkningen Kr. 77.059, og hvis den beregnes efter Skala IV Kr. 25.010. Uden at gaa det paa-gældende Erhverv for nær, kan man vist roligt sige, at denne Gruppe slipper urimeligt billigt fra Afgiften selv efter den haardeste Skala.

Efter Skala IV vilde 8 af Gruppens Medlemmer komme til at betale ialt Kr. 110 af en Formuestigning paa Kr. 160.000, et ganske illusorisk Beløb.

Eksempel II:

Typisk Bagerforretning, Formue pr. 1. Januar 1945	Kr. 45.000
Formue pr. 1. Januar 1939	» 15.000
Stigning	Kr. 30.000

Afgift efter Skala I A Kr. 4.400. Naar det samtidig oplyses, at

Gennemsnitsindtægten 1939—49 var	Kr. 12.000
medens Gennemsnittet af tre højeste Aar 1935—39 var	» 5.000

saaledes at den gennemsnitlige Merindkomst er steget

Kr. 7.000

forekommer den paalignede Formueafgift unægtelig meget lille.

Det bemærkes, at der i begge Eksempler kun er medtaget ældre Virksomheder, der var i Drift før 1934.

Det af Udvalget foreslaaede generelle Fradrag paa Kr. 20.000 synes at dække disse Grupper af Skatteydere i urimelig Grad overfor Formueafgiften. Herved maa tages i Betragtning, at Formuens reelle Værdi øges ved, at andre betaler Formueafgift, saaledes at en væsentlig Del af den fiktive Kapital bringes ud af Verden og den fremtidige Indkomst- og Formuebeskatning derfor maa forventes at blive relativt lempeligere. Dette Synspunkt gælder i hvert Fald altid, naar Kapitalen er anbragt passivt i Bankindestaaende og Obligationer, medens større Tvivl kan rejses, hvor

Formuen er anbragt aktivt i Aktier eller direkte i reelle Formueværdier.

VII.

Saafremt Afgiften gennemføres uden Modifikationer i Form af Adgang til Dispensation i særlige Tilfælde, vil den undertiden ramme for haardt. Som et Eksempel herpaa kan nævnes Forholdet mellem to Læger eller Sagførere, der ved Krigens Begyndelse var forholdsvis nynedsatte. Den ene sørger for sin Alderdom gennem aarlige Bidrag til en Pensionsforsikring. Den anden vil sørge for sin Alderdom ved at opspare en Kapital, der gennem sit Afkast skal sikre samme Formaals som Pensionsordningen. Den første undgaar Formueafgiften, selvom han netop har valgt den samfundsmæssigt set dyreste Form for Alderdomsforsikring, medens den sidste kommer til at bløde dyrt, fordi han har et Erhverv, hvor der først ligger en Aarrække med ingen eller ringe Indtægter og derefter en Periode med forholdsvis høje Indtægter, som betinger Opsparing til Alderdommen gennem en relativ kort Aarrække. Formuestigningen for saadanne Erhverv kan i enkelte Tilfælde blive ret stor. Jeg har med Vilje nævnt Erhvervene: Læge og Sagfører, fordi disse Erhverv har haft en meget lille Indkomststigning under Krigen, saaledes at Realindkomsten er faldet i væsentlig Grad. Man kan maaske mene, at der tjenes forholdsvis meget i disse Erhverv, men kan i hvert Fald ikke komme uden om, at den Periode, hvori der tjenes store Indtægter her, er kortere end i andre Erhverv.

VIII.

Der bliver flere Steder i Betænkningen gjort opmærksom paa den væsentlige Forskel, der er mellem Formuer, der (hovedsageligt) er anbragt aktivt, og Formuer, der (hovedsageligt) er anbragt passivt, men Forskellen bliver efter mit Skøn ikke tilstrækkeligt fremhævet, jfr. saaledes Side 54, hvor det anføres, at en Formuestigning paa 10 % langt fra repræsenterer nogen reel Formueforøgelse. Det turde dog afhænge af, hvorledes Formuen er anbragt.

Formuestigningsafgiften vil formentlig ramme de passive Kapitalejere haardere end de aktive, fordi de sidstes Værdier bliver underkastet en forsigtig Vurdering under Hensyntagen til det vanskelige i at bedømme Fremtidsudsigterne. Det er vanskeligt at vurdere, hvilken Del af Prisstigningen, der har sin Rod i Knap-

hedsfænomener (Raavaremangel, høje Fragtrater og Forsikringspræmier etc.), som antagelig i væsentlig Grad vil forsvinde. Men det er endnu vanskeligere at bedømme, om den Del af Prisstigningen, der skyldes inflatoriske Forhold, vil blive bevaret. Ud fra den almindelige Politik, som anbefales i Betænkning I, og som antagelig vil faa politisk Tilslutning paa Grundlag af Erfaringer fra sidste Krig, kan man vel gaa ud fra, at den Del heraf, der skyldes Lønstigninger, vil blive bevaret. Man vil næppe en Gang til gennem en Deflation forsøge at gøre det umulige: at gøre en »uærlig« Krone »ærlig«.

Ved Gennemførelsen af Formueafgiften vil man bremse den almindelige Tendens til inflatorisk Udvikling, som har præget dette Aarhundrede, ganske vist med svære, men kortvarige Tilbageslag. Herved vil man gavne de passive Kapitalejere. Men taget over lidt længere Sigt vil den almindelige Tendens til Fordel for de aktive Kapitalejere sikkert atter blive sejrende, saaledes at disse faar Hovedfordelen.

IX.

I Diskussionen om Formueafgiften er det Gang paa Gang blevet fremhævet, at de, der har været forudseende nok til at bruge deres Indtægter i Tide, slipper fri, saaledes at det er Sparerne, der rammes. Hovedargumentet heroverfor maa være, at saa har disse Forbrugere heller ikke faaet saa overvættes meget for Pengene, navnlig hvis Forbruget er sket i de senere Aar.

Men Argumentet har den Betydning, at man i det Omfang, det er teknisk muligt, bør indregne Formueværdier af ikke skattepligtig Art i Formuefremgangen, naar de er erhvervet under Krigen og navnlig de første Aar.

Forbruget burde have været ramt gennem en mere rationel og haardere Krigskonjunkturskat under Krigen, saaledes som Tilfældet har været i Sverige og England, men det nytter jo ikke at græde over spildt Mælk; man har Lov til at haabe paa, at man senere i paakommende Tilfælde vil drage Lære af Erfaringerne fra denne Krig.

I Kapitel IV i Betænkningen fremsættes nogle Betragtninger over Engangsskat paa Indkomster. Mulighederne herfor afvises under Henvisning til de tekniske Vanskeligheder ved at revidere Indkomstansættelserne. Hertil kan jeg ganske slutte mig.

Paa et begrænset Omraade kunde man maaske naa et rimeligere Resultat, hvis man i et vist Omfang tog Hensyn til Forbruget. For

de største Skatteydere forekommer det mig naturligt, at man godkender et Privatforbrug af en vis Størrelse som rimeligt, saadan at det Beløb, hvormed Privatforbruget i hvert enkelt af Krigsaarene overstiger det fastsatte Grundbeløb, bliver tillagt Formuefremgangen, forinden Afgiften bliver beregnet. Herved vilde man paa indirekte Maade anslaa Værdien af Nyanskaffelser eller uønsket Forbrug, og man vilde have Mulighed for at ramme de velhavende Klassers Hamstring i Krigens Begyndelse. Sammenligningsgrundlaget skulde være Gennemsnittet af Privatforbruget i Aarene 1935—37 incl. (1938 ikke med, da var Hamstringen eller Beredskabskøbene allerede begyndt). Dette Gennemsnit skulde saa forhøjes med 15 til 100 % af Hensyn til Stigningen i Prisniveauet. Hvis man begrænser sig til de største Indtægter og Privatforbrug, skulde en saadan Fremgangsmaade være teknisk gennemførlig, men man maa afholde sig fra en generel Revision af selve Indkomstgrundlaget.

X.

I Dagspressen er nævnt talrige Eksempler, hvor en Formuestigningsafgift forekommer den paagældende Ejer alt for stor efter de foreslaaede Skalaer. Selv om man naturligvis ikke skal tillægge disse Paastande alt for stor Vægt, ligger der utvivlsomt deri den Sandhed, at en meget stærkt progressiv Skala i enkelte Tilfælde kan ramme urimeligt haardt.

Der er ligeledes blevet gjort gældende, at det vil føles urimeligt, at en Formuestigning paa Kr. 200.000 vil medføre en meget stor Afgift, hvis Basisformuen er 0, men ingen Afgift, hvis Begyndelsesformuen er 2 Mill. Kr. Selv Formuer, der viser Tilbagegang, kunde der ud fra visse Synspunkter være Grund til at paaligne Afgift. Saafremt en Formuestigningsafgift ikke blev gennemført, vilde de gennem en højere Indkomst- og Formuebeskatning i Fremtiden være med til at bære Byrden.

Ud fra disse Synspunkter vilde man, saa vidt jeg kan se, naa til færre Tilfælde, hvor Virkningen vilde føles urimelig, hvis man kombinerede en Formuestigningsafgift med en generel Formueafgift. Formuestigningsafgiften burde føres længere til Bunds f. Eks. ved en Afgift paa 15 % af Stigninger fra 10—20.000 Kr., men ende med 70 à 80 % af den Del af Formuestigningen, som overstiger Basisformuen med 100 %. Den generelle Formueafgift kunde derimod passende begynde højere oppe, saaledes at Formuer paa indtil Kr. 50.000 var afgiftsfri, Formuer paa Kr. 100.000

svarer 10 %, og af den Del af Formuen, der overstiger 1 Mill. Kr. svares 20 %.

XI.

I Professorudvalgets Betænkning I er opstillet følgende Maal for den økonomiske Politik i Tiden efter Krigen: 1) fuld Beskæftigelse, 2) Forhøjelse af Levefoden, 3) jævne økonomisk Fordeling, 4) stabile Løn- og Prisforhold og 5) friere Forhold. Rækkefølgen skulde angive den Vægt, Befolkningen skulde tillægge de forskellige Maal for det Tilfælde, at de ikke skulde kunne opfyldes uden at komme i Modstrid med hinanden.

Saaledes som de politiske Forhold har udviklet sig, er der Grund til at formode, at det sidstnævnte Maal »friere Forhold« er rykket nogle Numre op i Rækkefølgen.

Hvis der imidlertid skal kunne naas noget i Retning af Opfyldelse af dette Maal indenfor en overskuelig Fremtid og uden Til-sidesættelse af de øvrige Maal, synes det at være en uomgængelig Betingelse, at der snarest gennemføres en Engangsskat af mindst samme Omfang, som Betænkningens Hovedforslag forudsætter.

Vilde man gennemføre frie Forhold uden Indgreb overfor Pengerigeligheden, vilde man overfor en minimal Varemængde stille en overvældende Købeevne, saavel i Produktionslivet som hos Forbrugerne, og man vilde ende i en forrygende Inflation.

Ved at gennemføre en Formueafgift vil man berøve Produktionslivet en Del af denne Købeevne, saaledes at Forholdet mellem denne og Vareudbudet bliver mere rimeligt og Mulighederne for friere Forhold større. Da man imidlertid ikke derved kan svække den latente Købeevne hos visse Forbrugergrupper, vil det alligevel være nødvendigt at bevare en Rationering af visse Forbrugsvarer et Stykke Tid endnu.

Forretningsmanden vil argumentere med, at Pengene befinder sig bedre i hans Lomme end i Statens. Han overser her to væsentlige Ting. For det første, at Pengene nok er hans juridisk set, men fra et økonomisk Synspunkt er der foregaaet noget, der nærmest kan karakteriseres som det modsatte af Skattebetaling. Tyskerne har uden reelle Modydelser tvunget den danske Stat til gennem Nationalbanken at udbetale sine Borgere Penge, disse Penge er ad forskellige Veje havnet hos Forretningsfolk som likvid Formue. For det andet ser Forretningsmanden ikke, at saafremt han ikke vedblivende vil henvende sig til diverse Kontorer for at faa Lov til at købe noget for sine Penge, maa han nødvendigvis give Af-

kald paa nogle af dem, saadan at der kan komme større Harmoni mellem Forretningsfoks Købeevne og den Mængde Raavarer eller Stabelvarer etc., der staar overfor denne Købeevne. Kun ved at gaa med til at begrænse sin Likviditet kan Forretningslivet opnaa større Frihed i sine Dispositioner. Populært kan det maaske udtrykkes saadan, at Forretningsmanden maa vælge mellem at se sine Dispositioner begrænset af offentlige Reguleringsforanstaltninger eller af den Kreditværdighed, hans Bank vil tilskrive ham, efter at han har indbetalt Formueafgiften.

I den politiske Diskussion før Valget har de Partier, der er for Planøkonomi, været mest ivrige for at gennemføre en Engangsskat, skønt den ikke var absolut paakrævet, hvis man bevarer bunden Økonomi. Her er det naturligvis Hensynet til en jævnere Fordeling, der har spillet ind. De Partier, der ønsker friere Forhold, har indtaget en Holdning overfor Engangsskatten, der synes at indeholde en alvorlig Hindring for Gennemførelsen af deres Program, idet deres Tilslutning til den har været saa betinget, at det kunde tyde paa, at de ikke har set dens Betydning. Man kan ganske vist optage omfattende Statslaan og derved opsuge en Del af de ledige Penge, men saa bliver Mulighederne for at sætte Skatterne ned i Fremtiden forringet. En hurtig gennemført Engangsskat synes det bedste Middel til at naa deres Maal: større Frihed paa det økonomiske Omraade uden at træde velerhvervede Interesser for nær, bortset fra »velerhvervede Interesser«, der er opstaaet under Krigen, og hvis Velerhvervethed turde være særdeles problematisk.

Det er utvivlsomt, at en Engangsskat ikke kan gennemføres med fuld Retfærdighed til alle Sider, men det synes lige saa utvivlsomt, at en Engangsskat med Hovedvægten paa Afgiften paa Formuestigningen vil fremme de politiske Formaal, Befolkningen ved Valget har givet Tilslutning, og at den samtidig vil afbøde en væsentlig Del af den Ulighed, der er opstaaet under Krigen, saadan at Krigstidens Parole: »Ligelig Fordeling af Byrderne« derefter i væsentlig højere Grad end Tilfældet er nu, vil være sket Fyldest.

BOGANMELDELSER

Finn T. B. Friis: SCHWEIZ. Det danske Forlag, København 1944. 213 S.

Naar Forf. i sine indledende Bemærkninger gaar ud fra, at Landet Schweiz omfattes med Sympati og Interesse af de fleste danske, vil antagelig ingen modsige ham. Om denne velvillige Holdning saa blot dikteres af smaa Nationers Fællesskabsfølelse eller af smukke Rejseminder eller af ubestemte Forestillinger om de Goder, som Landet byder paa (den stor-slaaede Natur, de pyntelige Huse, den dygtige Produktionsindsats paa Chocolate-, Skotøjs- og Urfabrikationens Omraade m.v.), er mindre væsentligt. Forf. skulde da ogsaa kunne regne med at finde Paaskønnelse, naar han, som i sin lange Tjenestetid i *Folkenes Forbund* har forskaffet sig et indgaaende Kendskab til schweiziske Forhold, forsøger at vise os i en lille overskuelig og letlæst Bog, hvad der er ejendommeligt for Landet og Folket.

Saa indbydende og righoldig Indholdsfortegnelsen end tager sig ud, og saa stor Flid Forf. end gør sig for at holde, hvad han lover, vil han dog ikke tilfredsstille alle og maaske navnlig ikke de i økonomisk Henseende videbegærlige. Det kan vel ikke med Billighed forlanges, naar der kun er Tale om en Skildring i store Træk, at Erhvervslivet skal underkastes en mere indgaaende Analyse, men de herom handlende Afsnit fremtræder dog utvivlsomt i lidt for kortfattet Skikkelse maalt med hvad Forf. (i og for sig særdeles fortjenstfuldt) ofrer paa Fremstillingen af det berømte schweiziske Demokratis Væsen og Ytringsformer. Skulde vi eksempelvis ikke have haft lidt mere at vide om Urindustriens Omfang og Organisation (hvor mange beskæftigede, Eksportværdi, Fabriksdrift eller Hjemmeindustri?), og er der ikke lidt mere at fortælle om Vindyrkningen end det paa 4 Linier i Landbrugsafsnittet og andre 4 i Afsnittet om Andelsbevægelsen anførte (dyrket Areal, Typer og Egenskaber, Produktionsværdi)? Heller ikke med de finansielle Anliggender beskæftiger Forf. sig synderlig meget. Det sker kun i anden Sammenhæng (f. Eks. under Redegørelsen for, hvilke Beføjelser Edsforbundet har), og vi faar intet at vide om, hvilke Skatteformer, der fortrinsvis bruges, og hvor stor Skattebyrden er nationalt, kantonalt og kommunalt. I denne Forbindelse savnes der ogsaa en kort Omtale af det dog ganske karakteristiske schweiziske Brændevinsmonopol. Nu nævnes det strejffvis et Sted uden nærmere Forklaring og kommer derved ligesom til at »svæve i Luften«.

Er der saaledes end Mangler, vil Bogen, som er forsynet med gode Illustrationer, dog i høj Grad berige den, som kun har Turistens Indtryk af Landet (og maaske end ikke det), og som derfor trænger til Viden. Andre, som er kommet Befolkning og Forhold nærmere ind paa Livet, vil glæde sig over den Varme, som gennemstrømmer Fremstillingen, og den Dømmekraft og Vurderingsevne, som bærer den. Hvor stor Beundring Forf. end nærer for de schweiziske Statsskikke, savner han ingenlunde Blik for de Vanskeligheder, som handledygtige Elementer maa kæmpe med paa Forbundsforsamlingens Arena, hvorfra ethvert Reformforslag kan bringes ud til Folkeafstemning, og hvor Grænserne mellem Forbundets og Kantonernes Arbejdsomraade er overordentlig svære at drage. Det er ikke saa underligt, at det politiske Maskineri arbejder tungt, siger Forf. med et Citat fra et Værk om schweiziske Forfatningsforhold, »i et Land, hvor der Side om Side eksisterer 4 Sprog (tysk, fransk, italiensk og rhäto-romansk), 2 Religioner, 26 Kantoner, som skinsygt vogter paa deres Rettigheder, og et ubetvingeligt Sognesind (»esprit de clocher«).

Hvis Forf. har Ret i, at det er en udbredt Opfattelse ude i Verden, at »Turistindustrien« er Landets vigtigste Erhvervskilde, og at Schweizerne hovedsagelig er et Folk af Hotelejere og Hotelportier'er (og Chokoladefabrikanter kunde han have tilføjet), har han ved at skrive sin instruktive og underholdende Bog i hvert Fald bidraget virkningsfuldt til at stille den dygtige og solide og tiltalende Nation i den rette Belysning. Allerede af den Grund har han da Krav paa Taknemmelighed.

Svend Røgdin.

Ove Hoff: TEKNIKKENS REVOLUTION. København 1944. Samlerens Forlag. 205 Sider.

En kundskabsrig og varmhjertet Mand søger i denne Bog at gøre den saakaldte »Maskinalders« Regnskab op og finde Udveje til at skabe en lykkeligere Verden. Emne som Udstyrelse leder Tanken hen paa *Georg Brochmann's* store Værk om »Mennesket og Maskinen«, men en Sammenligning falder unægteligt ikke ud til Gunst for Civilingeniør *Ove Hoff*. Det behøver han ikke at tage sig alt for nær, for saa vidt som kun faa, som behandler økonomiske og tekniske Problemer under populære Former, ejer en Fantasi og Fremstillingskunst Mage til *Brochmann's*, men derfor kunde Forf. dog nok have anstrengt sig lidt mere under det sidste Punkt. Hvor fængslende Stoffet end er, og hvor sympatisk Forf.s Personlighed end tegner sig for Læseren, virker det ikke saa lidt trættende, at Bogen rummer saa overordentlig mange Gentagelser, og i det hele gør et saa uretoucheret Indtryk (der er ogsaa adskillige ret graverende Trykfejl). Den er ganske vist let at læse, og Forf. har haft Sans for at forsyne Afsnittene med virkningsfulde Titler, men den vilde utvivlsomt have vundet i Fæsthed og Overskuelighed ved at være arbejdet igennem endnu en Gang.

Værre er det, at Forf. ikke rigtigt har magtet at løse den ganske vist ogsaa særdeles vidtløftige Opgave, som han har stillet sig. Han gennemgaar meget samvittighedsfuldt og grundigt den kapitalistiske Samfundsholdnings Skavanker (det indholdsløse Fabrikarbejde, Industribyernes Bølgforhold, den »haardkogte« Salgspropaganda, Rovdriften paa Jordens Rigdomme, Kriserne og Arbejdsløsheden o. s. v.), men den efterfølgende Kritik

af Bestræbelserne for at raade Bod paa dem ved henholdsvis at bryde med privat Ejendomsret, Næringsfrihed o. s. v. eller nøjes med et Reformarbejde paa det givne Grundlag løber ligesom ud i intet. Vi faar at vide i det afsluttende Kapitel (»Det tredie Standpunkt«), hvori Forf.s kristelige Livsanskuelse kommer til Udtryk, at Menneskets Livslykke ikke afhænger alene af det materielle (det vil næppe nogen bestride), og at den første Betingelse for at bygge en Fremtid op, hvor den moderne Teknik henvises til sin rette Plads som Menneskehedens Tjener, er den, at »der skabes et Samfund, hvis Hovedretningslinier stemmer med Forudsætningen om Mennesket skabt i Guds Billed«, men hvad udledes der heraf? Forf. kræver, at Samfundet skal bygges paa Grundpillerne: Frihed, Sandhed og Ret og maner derefter til Samfølelse, Ansvarsbevidsthed og Humanitet. Det er i og for sig udmærket, men de praktiske Forslag, som ledsager hans saare almindelige Betragtninger, er ikke særlig epokegørende (Forf. vil bl. a. have Industrien decentraliseret og peger paa en Række Muligheder for at beskæftige arbejdsløse), og hvor han endelig nærmer sig den Tanke, at Arbejdsløshed og andre Onder kunde have en Sammenhæng med Godernes *Fordeling*, nøjes han med en henkastet Bemærkning om, at det var noget, som »de overbeviste Maskintilhængere kunde bruge«, for saa var Fejlen altsaa de styrendes, og gør ikke det mindste Forsøg paa at forfølge den.

Er Bogen saaledes mere blevet en Art Appel til vor Samvittighed end en videnskabelig underbygget Vejledning til Bedømmelse af de tekniske Fremskridts Betydning paa godt og ondt (og til Opbygning af en mere harmonisk Samfundsordning), fortjener Forf. dog Paaskønnelse dels for sin gode Viljes Skyld, dels for sine mange træffende og rigtige Paavisninger af de Misbrug, som »Kræfternes frie Spil« leder til. Der er herunder Grund til at fremhæve Afsnittene om »Prakkermentaliteten« og »Propagandaterroren«, som rummer adskillige bedske Sandheder (stadig dog uden at fordunkle Brochmann), og lidt længere fremme hans lille Udfald imod Mellemkrigstidens Automobil-Forgudelse: »Dersom en Mand sætter sig i sin Fordvogn for at køre til Korsør, og han er alene i Vognen, bruger han til denne Tur omkring 1200 Varmeenheder pr. Kilometer. Dersom han i Stedet sætter sig i et almindeligt Statsbane-Hurtigtog og kører samme Strækning sammen med 700 andre Mennesker, bruger han kun 100 Varmeenheder pr. Kilometer, altsaa kun omkring $\frac{1}{12}$ af det, der forbruges, naar man tager Turen pr. Bil. Og saa er der tilmed for Hurtigtogets Vedkommende Tale om Forbrug af et Brændsel, som lettere kan skaffes, nemlig Kul, og som er billigere«. Set i Lys af kommende importpolitiske Overvejelser har det sin Interesse at vide det, selvom Forf. ikke dermed har sagt *alt* om Motortransportens Betydning og Berettigelse.

Svend Røgind.

BOGANMELDELSER I NÆRVÆRENDE HEFTE

	Side
<i>Finn T. B. Friis</i> : Schweiz (Svend Røgind).....	198
<i>Ove Hoff</i> : Teknikens Revolution (Svend Røgind)	199

Redaktionens Adresse: Ny Toldbodgade 49, København K.
Annonceekspedition: Gyldendalske Boghandels Annonce-Afd., Klareboderne 3, Tlf. 775.
Tidsskriftets Bogladepris: 12 Kr. pr. Aargang, Enkeltsalg 3 Kr. pr. Hefte.

